Nr 16 (127)

KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ · WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

Rok siódmy | Warszawa, 16 — 31 sierpnia | 1954 r.

To było naprawdę wielkie przeżycie



Żołnierze-kierowcy, którzy brali udział we wspaniałej defiladzie ludowego Wojska Polskiego w dniu 22 lipca br w Lublinie przeżyli naprawdę jedne z najpiękniejszych chwil w swym życiu. Radosny nastrój Święta Dziesięciolecia udzielał się bowiem każdemu uczestnikowi defilady. Podziwiali oni na tle udekorowanego odświętnie miasta zarówno siłę i potęgę naszego wojska, jak i entuzjazm ludności. Na zdjęciu powyżej: kierowcy N-tego oddziału oglądają pamiątkowe zdjęcia z lubelskiej defilady. Więcej takich zdjęć przedstawiamy Wam na stronach 4 i 5 bieżącego numeru.

Wykorzystać każdą godzinę na szkolenie w mistrzowskim prowadzeniu pojazdów mechanicznych WP

Wojsko Polskie pod dowództwem Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego szkoląc się nieustannie podnosi poziom swojej wiedzy ogólnowojskowej, politycznej i fachowej. Szkolenie odbywa się również i na obozach letnich. Już pierwszy okres przebywania oddziałów na obozach letnich wykazał, że czas przeznaczony na szkolenie nasi żołnierze, podoficerowie i oficerowie wykorzystali z wielką dla siebie korzyścią. Wiadomości teoretyczne nabyte zimą pogłębili praktycznie tu, na obozach letnich, ćwicząc się w warunkach najbardziej zbliżonych do bojowych. Nauczyli się praktycznie użytkować ten wspaniały sprzęt, w który bohaterska klasa robotnicza wyposażyła nasze wojsko.

Obecnie szkolenie na obozach letnich znajduje się w szczytowej fazie rozwoju. Całe wojsko dokłada wszelkich starań, aby jak najlepiej opanować sprzęt bojowy i techniczny i umieć zastosować go praktycznie.

Służba samochodowa także nie pozostaje w tyle. Szkoląc się na równi z żołnierzami innych rodzajów wojsk i służb rozszerza nabyte przez zimę wiadomości, uczy się stosować je praktycznie na ćwiczeniach w polu. Kierowcy szkolą się w umiejętnym prowadzeniu pojazdów mechanicznych w trudnych warunkach drogowych, po bezdrożach i w terenie, udoskonalają swe wiadomości z dziedziny prawidłowego obsługiwania i umiejętnego eksploatowania maszyn w warunkach polowych; wyrabiają w sobie wytrzymałość, hart, inicjatywę i odwagę — cechy potrzebne każdemu kierowcy w okresie pokojowym, a szczególnie w czasie działań wojennych.

Na poligonach, placach ćwiczeń i w terenie każdy kierowca powinien umieć radzić sobie sam i musi polegać na własnych siłach, ponieważ najczęściej wykonuje zadania w oderwaniu od swego pododdziału i z dala od warsztatów. Taka sytuacja wymaga od niego, by umiał usuwać i to w szybkim tempie, wszelkie niedomagania pojazdu. Od jego bowiem pracy często zależy pomyślne wykonanie zadań przez żołnierzy innych rodzajów wojsk.

Mechanicy samochodowi, elektrycy i inni specjaliści pogłębiają swoje wiadomości praktycznie, obsługując i naprawiając uszkodzone pojazdy mechaniczne w warunkach polowych. Warunki te są trudniejsze od garnizonowych i zadaniem specjalistów samochodowych jest właśnie trudności te usuwać. Każdy żołnierz - specjalista zdaje sobie sprawę, że w czasie działań bojowych będzie obsługiwać i naprawiać pojazdy mechaniczne właśnie w tych trudnych warunkach polowych niezależnie od pory roku i doby oraz warunków atmosferycznych.

Do końca letniego szkolenia pozostało niewiele czasu, dlatego też cenną staje się każda godzina przeznaczona na szkolenie żołnierzy. Czas ten kierowcy powinni wykorzystać na opanowanie umiejętności w prowadzeniu pojazdów mechanicznych. Umiejętności te jeszcze teraz, na obozie letnim, przydadzą się każdemu kierowcy czy to przy przewożeniu oddziałów piechoty, czy przy holowaniu dział lub dowożeniu sprzętu inżynieryjnego, kiedy zmuszony będzie prowadzić samochód w ciężkich warunkach terenowych. Piechotę trzeba będzie podwozić na jej stanowiska po drogach i bezdrożach, przez lasy i błota, co wymaga od kierowcy dużego nakładu sił i umiejętności.

Prowadzenie pojazdu mechanicznego w trudnych warunkach terenowych jest rzeczą skomplikowaną. Z każdego takiego ćwiczenia kierowcy powinni wyciągnąć odpowiednie wnioski; muszą przeanalizować w czym i jakie błędy popełnili, aby nie powtarzać je w przyszłości. Każdy wyjazd pojazdu mechanicznego w ciężki teren, to najlepsza szkoła dla kierowcy. Tu zdaje on egzamin przed swoimi kolegami z innych rodzai wojsk.

(Dokończenie na str. 2)



Prawidłowo zajechać na stanowisko ogniowe musi umieć każdy kierowca, pełniący służbę w oddziale artyleryjskim. Na zdjęciu: ogniomistrz Mróz wskazuje kierunek jazdy kan. Molendzie, wzorowemu kierowcy ciągnika artyleryjskiego.

JEDEN Z NAJLEPSZYCH

Wielu jest w n-tym oddziale wzorowych kierowców, lecz na czoło ich stale wysuwa się szer. Kurpiewski. Zawód kierowcy zdobył on w cywilu i od pierwszych dni pobytu w wojsku wykazał dużą troskę o powierzony jego opiece samochód. Na postoju czy w drodze, każda myśl tego wzorowego kierowcy zwrócona jest na pełne zabezpieczenie sprawności technicznej pojazdu.

Po powrocie z drogi szer. Kurpiewski uzupełnia stan paliwa, a po umyciu i nasmarowaniu poszczególnych części, odstawia samochód w pełnym stanie gotowości technicznej do garażu. W czasie jazdy ściśle przestrzega przepisów ruchu kołowego, nigdy nie przekracza dozwolonej szybkości, pilnie uważa na zakrętach i przy wymijaniu innych samochodów.

Na ostatnim zebraniu żołnierskim d-ca plutonu samochodowego tak wyraził się o nim: „Szer. Kurpiewskiego można śmiało nazwać najlepszym kierowcą naszego oddziału. Przeglądając niejednokrotnie jego samochód nigdy nie zauważyłem żeby był brudny lub zaniedbany. Samochód szer. Kurpiewskiego dobrze świadczy o swym kierowcy i jestem pewien, że szer. Kurpiewski może służyć za wzór pod względem dyscypliny i troski o powierzony mu samochód".

Trzeba dodać, że szer. Kurpiewski to uczynny kolega, żyjący w przyjaźni z całym pododdziałem.

W zajęciach politycznych nie pozostaje również w tyle, lecz uparcie dąży do uzyskania zaszczytnego miana przodownika wyszkolenia bojowego i politycznego. Wierzymy mocno, że w niedługim czasie obok przodowników naszego oddziału zawiśnie nowe zdjęcie, wzorowego żołnierza, dobrego kolegi i przodującego kierowcy szer. Kurpiewskiego.

szer. T. Łatyński

W trosce o sprzęt samochodowy

Pod tym hasłem została przeprowadzona w naszym oddziale narada członków partii z udziałem aktywu ZMP i kierowców partyjnych.

Zabierający głos w dyskusji kan. Karólak powiedział: „Troska o sprzęt samochodowy, to troska o nasze własne dobro. Nie wolno nam przechodzić obojętnie i patrzeć na niewłaściwą pracę niektórych kierowców. Musimy z miejsca wskazywać im braki i likwidować je. W imieniu mechaników - kierowców pododdziału napraw chcę powiedzieć, że dla uczczenia 10-tej rocznicy istnienia Polski Ludowej zobowiązaliśmy się przyspieszyć naprawy samochodów oraz polepszyć ich jakość".

Kan. Czechowski, przodujący kierowca, w swym wystąpieniu odpowiedział na wezwanie kan. Karólaka, wzywając wszystkich kierowców naszego oddziału do walki o przodownictwo w należytym utrzymaniu swoich wozów oraz w oszczędzaniu paliwa.

Z odbytej narady organizacje partyjne i ZMP wyciągnęły następujące wnioski:

Członkowie i kandydaci partii oraz ZMP-owcy winni przodować w trosce o sprzęt samochodowy oraz w walce o oszczędność paliwa.

Nazwiska przodujących kierowców należy popularyzować wśród żołnierzy na wszystkich zebraniach, odprawach, w gazetkach ściennych i w prasie, aby ich osiągnięcia i doświadczenia znane były wszystkim żołnierzom.

Pod hasłem — „Przedłużyć przebieg międzynaprawczy samochodów i oszczędzać paliwo" — podjętym na naradzie — żołnierze naszego oddziału przystąpili do dalszej pracy.

kpr. E. Rojewski

Od naszych korespondentów

Życie i praca żołnierzy kierowców

WYRÓŻNIAJĄ SIĘ W SŁUŻBIE I PRACY SPOŁECZNEJ

W N-tym pododdziale odbyło się zebranie kierowców samochodowych, na którym powzięto kilka zobowiązań, zmierzających do osiągnięcia poważnych oszczędności. Jeden z przodujących kierowców, st. szer. Tylec, postanowił zaoszczędzić miesięcznie co najmniej 80 litrów paliwa oraz przedłużyć okres używalności ogumienia. Kierowcy: kpr. Buszta, st. szer. Pasik, szer. szer. Zachor, Staniszewski, Kościński, Piotrowski i Korniluk również zobowiązali się oszczędzać paliwo przez należyte eksploatowanie swoich samochodów.

Czterej ZMP-owcy: szer. Karpiński, Szczerbiak, Kowalczuk i Bucholc ze swoim dowódcą kpr. Gomółką zobowiązali się wykonać zieleniec i emblematy żołnierskie wzdłuż parku samochodowego. Również w celu ozdobienia parku samochodowego kpr. Pyrk podjął indywidualne zobowiązanie wykonania kilku emblematów odznak „Wzorowego kierowcy", „Wzorowego mechanika" oraz godła państwowego i innych nadając tym samym estetyczny wygląd parkowi.

Kpr. Patyński i st. szer. Kraszewski zobowiązali się wbudować silnik i przywrócić pełną sprawność techniczną autobusowi. Większość podjętych przez żołnierzy zobowiązań jest już na ukończeniu.

kpr. Z. Żyłka

WIELU JEST PRZODOWNIKÓW W NASZYM PODODDZIALE

Zagadnienie oszczędnej gospodarki paliwem, przedłużenie eksploatacji pojazdów mechanicznych, głęboka troska i należyta opieka o powierzone nam pojazdy, stawiane są w naszym pododdziale na czołowe miejsce. Wiele uwagi poświęca tym zagadnieniom nasza organizacja partyjna i ZMP-owska, której członkowie należą do przodujących kierowców i mechaników naszej służby. Posiadają oni na swym koncie poważne oszczędności paliwa duże osiągnięcia w przedłużeniu przebiegów międzynaprawczych, sprawności i gotowości technicznej pojazdów.

Na czoło przodujących kierowców, którzy mogą poszczycić się dobrymi wynikami swej pracy i zaoszczędzeniem paliwa wysuwa się bomb. Jan Szymański, który na samochodzie „Gaz-51" oszczędza przeciętnie 100 litrów paliwa miesięcznie oraz kanonier Hujsak, który w ostatnim miesiącu potrafił zaoszczędzić 91 litrów paliwa.

— **„Te właśnie elementy** — mówi oficer Rosiński — **to jeden z ważnych czynników dopomagający naszym kierowcom w oszczędzaniu MPS".**

Do przedłużenia okresu eksploatacji pojazdów przyczyniła się także praca mechaników. Wspólna praca mechanika i kierowcy, wspólna troska o wóz, o jego eksploatację i konserwację, to również poważny czynnik do uzyskania oszczędności paliwa. Na szczególne wyróżnienie zasługują tacy mechanicy, jak kpr. Wyciechowski, plut. Czaja i bomb. Lisiecki.

Grupa racjonalizatorów, kierowców i mechaników naszego pododdziału swymi cennymi pomysłami i usprawnieniami nie mniej przyczynia się do oszczędności paliwa i przedłużenia okresu międzynaprawczego. Pomysły takich racjonalizatorów, jak kan. Sobola, Ramczyka, Czaji, Wycichowskiego — poważnie dopomogły naszym kierowcom do uzyskania oszczędności.

Przodujący kierowcy naszego pododdziału bomb. Sikora, Hujsak, Litewka, Grajewski, Małuszycki, Słabuszewski, Fetter, Szymański, Dolata i wielu innych są dziś dumą i chlubą naszej służby samochodowej,

elew Roman Frączak

ZOBOWIĄZANIA WYKONALIŚMY Z NADWYŻKĄ

W naszym pododdziale odbyła się analiza zobowiązań podjętych dla uczczenia 10-lecia Polski Ludowej. Po podsumowaniu okazało się, że wszystkie zostały wykonane z nadwyżką. Np. szer. Kasprzak zaoszczędził 61,5 litrów benzyny, tj. średnio 7,17 l na 100 km; szer. Imiołczyk 88,01, tj. 6 23 l: st. szer. Weremiński 31,5 l, tj. 5,92 l; szer. Hojsak 10.0 l, tj. 5.71 l; szer. Jaroszewski 13,4 l, tj. 5,65 l; st. szer. Turek 44,0 l, tj. 5.5 l: st. szer. Stasiak 6,8, tj. 4,25 l; szer. Winiarski 331,0 litrów oleju gazowego, szer. Gierka 266,5 l oleju gazowego.

Ponadto pozostali kierowcy pod kierownictwem st. szer. Weremińskiego zbudowali nowy punkt kontroli technicznej oraz szer. Zabawka doprowadził rurociąg do punktu mycia samochodów.

„Zrealizowanie tych zobowiązań — powiedział szer. Kasprzak — **jest dowodem zrozumienia przez kierowców uchwał i tez II Zjazdu PZPR".**

szer. T. Wróblewski

MÓJ SAMOCHÓD ŚWIADCZY O MNIE



Wzorem dla wielu kierowców może być szer. Szeremeta. Swą dbałością o powierzony mu pojazd mechaniczny wyróżnia się w całym oddziale. W codziennej pracy realizuje on hasło: „Mój samochód świadczy o mnie".

Organizacja partyjna OPORĄ DOWÓDCY

Radośnie obchodził naród polski 10 rocznicę powstania Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. W tym okresie naród nasz pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i jej Pierwszego Sekretarza tow. Bolesława Bieruta osiągnął niebywały w swej tysiącletniej historii rozwój gospodarki narodowej. Stało się to możliwe dlatego, że dzięki pomocy bohaterskiej Armii Radzieckiej, przed 10 laty uzyskaliśmy wolność i staliśmy się prawdziwymi gospodarzami w swym wyzwolonym kraju. Szczególnie duże sukcesy odnieśliśmy w budownictwie przemysłu jako podstawy rozwoju całej gospodarki narodowej. Nasza bohaterska klasa robotnicza mobilizowała wszystkie siły, aby przedterminowo wykonać zadania Planu 3-letniego, a obecnie 6-letniego. Szczególne znaczenie miał w życiu naszej klasy robotniczej i partii, w życiu całego narodu II Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, który podsumował nasz dorobek i nakreślił dalsze zadania w budownictwie socjalizmu i w walce o pokój.

Niepomiernie zwiększyła się aktywność organizacji partyjnych i mas pracujących do dalszej walki o wykonanie zadań produkcyjnych, o zmniejszenie kosztów własnych, o najwyższą jakość produkcji, walki z brakoróbstwem, marnotrawstwem i biurokracją. Mobilizującą i organizującą siłą, która prowadzi nasz naród do zbudowania socjalizmu, jest Polska Zjednoczona Partia Robotnicza. Organizacje partyjne w fabrykach, zakładach, na budowach, kolejach państwowych, gospodarstwach rolnych, państwowych ośrodkach maszynowych, w spółdzielniach produkcyjnych, na uczelniach — wszędzie mobilizują robotników, chłopów, inteligencję pracującą i młodzież do szybkiego i jakościowego wykonania zadań. Członkowie partii osobistym przykładem, jak należy służyć ojczyźnie, jak walczyć o wykonanie planów mobilizują bezpartyjnych.

Organizacja partyjna w fabryce, zakładzie czy w PGR jest tą siłą, która potrafi poruszyć załogę do wykonania najbardziej trudnego zadania. Przez systematyczne podnoszenie swego uświadomienia politycznego, przez dyscyplinę i umiejętności mobilizowania mas bezpartyjnych, organizacje partyjne zyskują sobie autorytet i szacunek nie tylko wśród partyjnych, ale i u bezpartyjnych pracowników.

Szczególną rolę odgrywają organizacje partyjne w naszym ludowym wojsku, które ma za zadanie bronić pokojowego budownictwa, bronić naszych granic przed najazdem imperializmu zachodniego. Dla wykonania tego zadania, naród nasz wyposażył wojsko w najnowocześniejszą technikę i broń. Obowiązkiem każdego szeregowego, podoficera i oficera jest systematyczne pogłębianie swojej wiedzy ogólnowojskowej, politycznej i fachowej. Bronić pokojowego budownictwa przed zakusami imperialistów potrafi tylko taki żołnierz, który wszechstronnie opanuje sprzęt bojowy i zasady prowadzenia nowoczesnej walki, który rozumie sens dyscypliny wojskowej i utrzymuje ją na najwyższym poziomie.

W służbie i szkoleniu naszego wojska drogowskazem dla nas są wytyczne i rozkazy Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego. Pogłębienia swych wiadomości wojskowych i politycznych, podniesienia dyscypliny wojskowej na coraz wyższy poziom żąda od nas naród, żąda Ojczyzna ludowa.

Dla pomyślnego wykonania zadań stojących przed wojskiem, należy zmobilizować wszystkich żołnierzy do walki o przodownictwo w wyszkoleniu i dyscyplinie. Być przodownikiem — znaczy godnie naśladować naszą klasę robotniczą. Być przodownikiem — to obowiązek każdego żołnierza wobec swojej ludowej Ojczyzny.

Dlatego też organizacje partyjne w wojsku przez osobisty przykład swych członków zachęcają żołnierzy do ścisłego wykonywania rozkazów, wzmocnienia dyscypliny i ulepszenia procesu szkolenia. Szczególnie duże zadania ma organizacja partyjna na obozach letnich, gdzie szkolenie odbywa się w bardzo trudnych warunkach.

Członkowie partii zawsze powinni podtrzymywać słabszych, mniej wytrwałych na trud żołnierzy i uświadamiając ich, że szkolimy się w myśl zasady: „im więcej potu w czasie pokojowego szkolenia, tym mniej krwi podczas działań wojennych".

Członek partii, pełniący służbę wojskową, o wysokiej świadomości politycznej powinien systematycznie, we wszystkich okolicznościach oddziaływać na otoczenie, szczególnie tam, gdzie wymaga się od żołnierzy najwięcej wysiłku i poświęcenia. Tym samym każdy członek partii pomaga dowódcy w jego pracy. Jednak organizacja partyjna tylko wtedy może oddziaływać na otoczenie, kiedy jej członkowie będą przodownikami wyszkolenia i dyscypliny, staną się sami wzorowymi żołnierzami. Takich żołnierzy będą naśladować bezpartyjni, starając się im dorównać, dzięki czemu podniesie się na wyższy poziom szkolenie i dyscyplina oddziału. Tym samym organizacja partyjna przyjdzie z pomocą swemu dowódcy.

Do jakiego stopnia osobisty przykład członka partii udziela się bezpartyjnym żołnierzom, może świadczyć następujący przykład: N-ty oddział pancerny wyjechał na ćwiczenia w pole. Trzeba było przejechać przez most. Po przejeździe kilku czołgów mostek załamał się. Spostrzegła to drużyna saperów i przystąpiła do jego naprawy, która nie szła jednak szybko. Należało wejść do zimnej, głębokiej wody. Żołnierze nie mogli się zdecydować, a czas uciekał. Wtedy członek partii st. saper Myśliński pierwszy wszedł do wody i przystąpił do naprawy mostu; za jego przykładem poszli inni bezpartyjni żołnierze i most był naprawiony na czas. Przykład ten dowodzi, że dzięki zdecydowanemu działaniu i inicjatywie st. sapera Myślińskiego, ważne zadanie oddziału pancernego zostało wykonane.

Przykładów oddziaływania członków partii na bezpartyjnych w naszym ludowym wojsku jest bardzo dużo. Organizacja partyjna jest tą siłą, która może swoim przykładem pociągnąć wszystkich żołnierzy do wykonania każdego zadania.



Członkowie organizacji partyjnych w naszym ludowym wojsku nieustannie podnoszą poziom swego wyszkolenia żołnierskiego, świecąc przykładem pozostałym kolegom. Z zapałem przerabiają oni również materiały szkolenia partyjnego. Na zdjęciu: grupa partyjna pod kierownictwem plut. Łoja studiuje materiały II Zjazdu PZPR.



Niezapomniane chwile dla każdego członka partii. Na zdjęciu: szer. Wróbel otrzymuje z rąk sekretarza POP legitymację partyjną.

WYKORZYSTAĆ KAŻDĄ GODZINĘ NA SZKOLENIE W MISTRZOWSKIM PROWADZENIU POJAZDÓW MECHANICZNYCH WP

(Dokończenie ze str. 1)

Kierowcy ciągników artyleryjskich czas, jaki został do zakończenia obozów letnich powinni wykorzystać praktycznie na prawidłowy i szybki zajazd na stanowiska ogniowe; powinni nauczyć się doskonale prowadzić ciągniki w terenie, szybko oceniać teren, to znaczy jak i którędy najlepiej jest zawieźć działo na stanowisko ogniowe. Wszyscy kierowcy pełniący służbę w artylerii powinni wykorzystać pozostały czas na wszechstronne i mistrzowskie nauczenie się prowadzenia pojazdów mechanicznych.

Każdy kierowca powinien nauczyć się prowadzić pojazdy mechaniczne w składzie kolumny nie tylko w dzień, lecz i w nocy, niezależnie od warunków atmosferycznych (deszcz, mgła). Wymaga to od kierowców hartu, umiejętności i szczególnej uwagi. Przed wyjazdem na takie ćwiczenia oficerowie i podoficerowie powinni pouczyć kierowców, jak mają zachowywać się podczas jazdy, na co powinni zwracać szczególną uwagę i jak wykonać powierzone im zadanie. Po zakończeniu ćwiczenia trzeba wskazać kierowcom popełnione przez nich błędy i podkreślić wszelkie dodatnie strony ich czynności. Szczególnie należy zwrócić uwagę i omówić przyczyny powodujące te błędy oraz wskazać sposoby ich usunięcia.

Każdy kierowca, który czuje się prawdziwym synem swojej Ojczyzny i kocha Polskę Ludową, obowiązany jest w okresie letnich ćwiczeń, doskonale opanować praktycznie swój fach, nauczyć się prawidłowo obsługiwać i eksploatować powierzony mu pojazd mechaniczny w warunkach polowych, aby tym samym zabezpieczyć działania bojowe tego pododdziału, w którym służy. Przez maksymalne i umiejętne wykorzystanie czasu na obozach letnich pogłębiamy swoje wiadomości, a więc podnosimy gotowość bojową wojska, co jest najświętszym obowiązkiem żołnierza.

Ppłk. B. Barycki



Każde zadanie, w najtrudniejszym nawet terenie, wykonać można wzorowo, o ile tylko stan pojazdów mechanicznych jest bez zastrzeżeń. Wiedzą o tym żołnierze-kierowcy i dbają o swoje pojazdy, zwłaszcza w okresie letnich ćwiczeń, z pełnym oddaniem. Na zdjęciu: st. szer. W. Nowik kontroluje układ chłodzenia podczas krótkiego postoju na ćwiczeniach.

piętnaście lat temu

15 lat temu, 1 września 1939 roku, we wczesnych godzinach rannych runęła na Polskę od zachodu, północy i południa pancerna lawina wojsk Hitlera. Jednocześnie setki samolotów, nie napotykając nigdzie poważniejszego oporu, dokonywały straszliwego zniszczenia, bombardując i paląc miasta i wsie, siekąc z karabinów maszynowych uciekającą szosami i polnymi drogami ludność cywilną.

Mimo zaciekłej i bohaterskiej walki, jaką toczył przeciw najeźdźcy żołnierz polski — odwrót już po 48 godzinach stał się bezładną ucieczką. Źle uzbrojona, dowodzona przez sanacyjnych nieuków, karierowiczów i zdrajców armia, nie wytrzymała straszliwego naporu. Naczelne dowództwo nie panowało nad sytuacją. Łączność pomiędzy poszczególnymi grupami wojsk przestała istnieć.

Już 6 września reklamowany w sanacyjnej piosence „dzielny, drogi wódz" — Rydz - Śmigły umykał z zagrożonej przez wroga Stolicy w kierunku południowo-wschodnim myśląc już tylko o własnej skórze. W tym samym kierunku rwali w limuzynach inni sanacyjni dygnitarze: „głowa państwa" Mościcki, zawczasu już zaopatrzony w paszport szwajcarski, operetkowy premier — stupajka Sławoj - Składkowski i niesławnej pamięci „komiwojażer Hitlera" — sanacyjny minister spraw zagranicznych — Beck.

Za nimi zaś ciągnęła reszta: ministrowie, generałowie, wyżsi urzędnicy. Uciekał kto mógł — cała śmietanka obszarniczo- kapitalistycznej Polski przedwrześniowej.

W dziewięć dni później spotkali się wszyscy przy rumuńskim szlabanie granicznym, na sławetnej szosie zaleszczyckiej.

Dla nich wojna była już skończona. Wywożąc ze sobą złoto banku państwa uciekli ratując własną skórę, gdy żołnierze i robotnicy bronili zaciekle otoczonej ze wszystkich stron Warszawy, gdy na gruzach Westerplatte trwała jeszcze w bohaterskim oporze garstka jej obrońców, a w całym kraju masakrowane przez samoloty i czołgi, dziesiątkowane ogniem artylerii i broni maszynowej, biły się jeszcze z wrogiem poszczególne oddziały i formacje.

5 października 1939 roku w dymiącej jeszcze zgliszczami stolicy, wśród gruzów i mogił jej obrońców, przyjmował Hitler defiladę. Państwo polskie przestało istnieć. Rozpoczynał się okres straszliwej, krwawej okupacji.

* * *

Na wielu ludzi w Polsce, ogłupionych kłamliwą propagandą sanacyjnej kliki, katastrofa 1939 r. i jej tragiczne następstwo — pięcioletnia z górą hitlerowska okupacja — spadły jak grom z jasnego nieba.

W rzeczywistości — klęska wrześniowa była rezultatem dwudziestu lat rządów obszarniczo-kapitalistycznych i uprawianej przez nie zdrady najżywotniejszych interesów narodu.

Ciasny, egoistyczny interes wyzyskiwaczy wytyczał kierunek wewnętrznej i zagranicznej polityki Polski przedwrześniowej. Nienawiść do ludu dyktowała sanacyjnym władcom Polski nieprzejednaną wrogość wobec Kraju Rad, realizującego leninowskie zasady pokoju i współpracy między narodami. Ta sama nienawiść wiązała ich i podporządkowywała imperialistom, wyzyskiwaczom i gnębicielom narodów, śmiertelnym wrogom ich niepodległości.

Gdy w pierwszych latach istnienia państwa polskiego reakcyjne rządy podjęły inicjatywę pochodu przeciw ZSRR, obszarniczo- kapitalistyczna Polska natychmiast znalazła się u ich boku. Gdy na czoło podpalaczy świata wysunęły się następnie odbudowane przez amerykańskich, angielskich i francuskich imperialistów, pobłogosławione przez Watykan, reakcyjne, imperialistyczne Niemcy, władcy Polski natychmiast znaleźli z nimi wspólny język.

Krótkowzrocznym, zaślepionym nienawiścią do ZSRR, kurczowo trzymającym się u władzy rządom przedwrześniowym roiła się „mocarstwowa" rola Polski wśród innych państw imperialistycznych. W rzeczywistości międzywojenna Polska, uzależniona gospodarczo od obcego kapitału, który posiadał prawie 70% udziałów w podstawowych gałęziach produkcji, transporcie i bankach, była jedynie narzędziem w ręku wielkich imperialistycznych mocarstw.

W roku 1920 obszarniczo-burżuazyjna Polska wkracza na drogę wojny przeciw Krajowi Rad, na drogę zaboru ziem ukraińskich i białoruskich. Zbójecka wyprawa Piłsudskiego jest częścią organizowanej przez imperialistów agresji, mającej zatopić we krwi władzę robotników i chłopów i przywrócić w oparciu o bagnety najeźdźców władzę wyzyskiwaczy.

Widomym owocem całej polityki Polski przedwrześniowej były nasze przedwojenne granice. Jak groźna chmura zawisły od północy nad Polską — Prusy Wschodnie, tylko wąski skrawek korytarza oddzielał je od pozostawionego Niemcom — zachodniego Pomorza; u ujścia Wisły powstało „Wolne Miasto Gdańsk", poza Polską znalazła się większa część piastowskiego Śląska.

Polska okrojona na zachodzie, „wzbogacona" o obce ziemie na wschodzie, Polska słaba, ograbiona na rzecz imperializmu niemieckiego z podstawowych centrów prze-

Z okazji Święta Lotnictwa kierowcom i mechanikom samochodowym pełniącym służbę w oddziałach Sił Zbrojnych Lotnictwa ten reportaż poświęca
REDAKCJA

U strażników polskiego nieba

Rozpoczął się dzień lotów. Wspaniałe bojowe maszyny startowały kolejno na wykonanie zadania. Z „kwadratu" obserwowali je mechanicy, wytężał wzrok finiszer, z uśmiechem zadowolenia na twarzy patrzyli w niebo kierowcy dystrybutorów benzynowych. Wszyscy oni byli dumni, że to między innymi dzięki ich pracy bojowe maszyny mkną w przestworzach, że oni są właśnie bojowymi pomocnikami pilotów...

Żołnierze oddziału obsługi wstali dziś wcześniej od innych. Trzeba było przygotować samochody, zatankować dystrybutor paliwem, nastroić radiostację, żołnierze z pododdziału gospodarczego krzątali się w kuchni, żeby przygotować na czas smaczne i pożywne śniadanie.

Słowem praca w oddziale obsługi trwała od wczesnego rana. Poranek był piękny, i nic nie zapowiadało jakiegokolwiek zakłócenia w dzisiejszych lotach. To właśnie zachęcało kierowców, radiotelegrafistów i kucharzy do wytężonej pracy. Widzieli bowiem, że gdyby nie ich wydajna praca, to wszelkie starania lotników - specjalistów byłyby na nic. Walcząc o przodownictwo w służbie walczyli jednocześnie o zdobycie przez oddział sztandaru przechodniego Zarządu Głównego ZMP. Pragnęli jak najgodniej uczcić 10-lecie Polski Ludowej, pracując wydajnie z wielkim zapałem, nie szczędząc sił.

Na lotnisku rozpoczął się dzień pracy. Kierowca dystrybutora szer. Mikulski podjechał samochodem do samolotu. Wykonał to bez najmniejszego błędu, zachowując odpowiednią odległość, przystosowując szybkość jazdy dystrybutora do warunków ruchu na lotnisku i wyzyskując na przejazdy od samolotu do samolotu jak najkrótszą drogę. Znane mu są przepisy ruchu i rozstawienie samolotów na lotnisku; umie szybko i dokładnie ocenić odległość przy podjeżdżaniu do samolotów, do których podjeżdża z wyłączonym biegiem i pracującym na wolnych obrotach silnikiem, wykorzystując siłę bezwładności samochodu. Na paliwo czekają inne samoloty, nie może więc dopuścić, by z jego przyczyny miało nastąpić najmniejsze nawet zahamowanie lotów ćwiczebnych.

Przed tankowaniem włącza uziemienie zbiornika dystrybutora w celu odprowadzenia statycznych ładunków elektrycznych. Do szer. Mikulskiego, który przy pomocy mechanika samolotu kpr. Drużby rozwijał już węża podszedł technik, oficer Werle. „Zaczekajcie chwileczkę, chcę sprawdzić czy nie przecieka paliwo na złączach pompy, wężach rozdzielczych i pistoletach. Nie wolno nam dopuścić, aby do zbiornika samolotu dostały się jakiekolwiek zanieczyszczenia i nie możemy marnować tak cennego paliwa".

Oficer Werle ogląda badawczo złącza, filtr i pistolet. Można tankować — mówi do mechanika. Mikulski, jak zwykle, okazał się solidnym w pracy kierowcą. Wszystko ma wyczyszczone, błyszczące, wobec czego na jego wozie można byłoby śmiało wywiesić tabliczkę z napisem: „Mój samochód świadczy o mnie".

Szer. Mikulski uśmiecha się, i tym chętniej zabiera się do pracy. Z uwagą przygląda się procesowi tankowania samolotu, aby na znak dany przez mechanika o napełnieniu zbiornika natychmiast wyłączyć pompę dystrybutora. Po wyłączeniu jej odpompowuje paliwo pozostałe w wężach po zatankowaniu samolotu, a pozostałości z odstojnika zlewa do przeznaczonych na ten cel beczek. Tankowanie zakończone — i kiedy zawarczy silnik i samolot jak strzała poleci nad lasem, szer. Mikulski, myśląc o pilocie, z głębi serca życzy mu powodzenia. A kiedy, po skończonych lotach dowie się, że zadanie zostało wykonane wzorowo, cieszy się nie mniej od tych, którzy je bezpośrednio wykonali.



Wiernie strzeże polskiego nieba nasze ludowe lotnictwo. Żołnierze Wojsk lotniczych z dnia na dzień doskonalą swój kunszt bojowy pod kierunkiem doświadczonych dowódców. Na zdjęciu: odprawa N-tej eskadry samolotów myśliwskich na lotnisku

★

Inżynier eskadry popatrzył na zegarek i z niezadowoleniem pokręcił głową. Wolno, bardzo wolno tankujecie samolot. Czekają na was piloci. Wstrzymujecie start.

Obywatelu kapitanie, moja maszyna dlatego wolno tankuje samolot, że przy 1.200 obrotach silnika ciśnienie wynosi 1—2 atmosfery — melduje st. szer. Kalinowski.

Nie żądam od was abyście zmienili konstrukcję dystrybutora — powiedział oficer — żądam jednak sumiennego wykonywania swych obowiązków służbowych.

Powiedzcie mi, czy myśleliście o tym, aby skrócić czas tankowania samolotów do minimum? Nie. A radzę wam zastanowić się nad tym...

Słowa te głęboko zapadły w serce kierowcy. Myśl o tankowaniu samolotu w jak najkrótszym czasie nie dawała mu spokoju. Nakreśliwszy schemat dystrybutora długo przesiedział nad nim tego wieczora, przesuwając końcem ołówka w kierunku strzałek wskazujących drogę, jaką płynie paliwo do zbiornika samolotów.

Doszedł do wniosku, że wszystkiemu winien jest filtr. Przez tkaninę filtru paliwo przedostaje się bardzo wolno. Przeszkoda ta powinna być natychmiast usunięta. Ale jak to zrobić?

Szukając odpowiedniego rozwiązania zaczął przypominać sobie wiadomości nabyte na kursie kierowców samochodowych, treść książek i własnych notatek prowadzonych na kursie. Filtry... Filtry powietrza, filtry paliwa, filtry — osadnik! — oto nad czym rozmyślał st. szer. Kalinowski.

„Filtry wykonane z elastycznej, bardzo gęstej siatki metalowej swoją jakością nie ustępują filtrom płóciennym. Oprócz tego siatka metalowa ma tę zaletę, że wytrzymuje robocze ciśnienie od 2—8-ch atmosfer. Dzięki temu zwiększa się zdolność przepuszczania paliwa, a czas tankowania samolotu skraca się dwukrotnie".

Zaczęły się doświadczenia. Niektórzy koledzy z niedowierzaniem przyjmowali wyniki prób. Jednak dowódca podtrzymywał inicjatywę młodego racjonalizatora. Wyznaczył komisyjne zbadanie usprawnienia. Rezultaty okazały się nadspodziewanie dobre. Usprawnienie, istotnie, skracało czas tankowania dwukrotnie.

Żołnierze oddziałów obsługi lotniczej w głębokim poczuciu obowiązku wobec ojczyzny, dokładają starań, aby utrzymać swój sprzęt w stałej sprawności technicznej, aby w porę dostarczać na start i na miejsca postoju samolotów niezbędne środki i materiały i w ten sposób w pełni zaspokoić wszystkie potrzeby strażników polskiego nieba.

Trybuna przodowników

Lotnictwo naszej ludowej Ojczyzny potężnymi skrzydłami swych maszyn ochrania trud i wysiłek narodu. We wzorowym wypełnianiu swoich zadań obok mechaników lotnictwa pomagają im również kierowcy samochodowi. Kierowcy, których sylwetki zamieszczamy niżej należą do grona przodujących kierowców N-tego oddziału.



St. szer. Strzępec Augustyn wzorowo pełni obowiązki kierowcy samochodu ciężarowego „Lublin". Poza tym jest bardzo zdyscyplinowanym żołnierzem, dba o samochód i dlatego stawiany jest za wzór innym żołnierzom. Wynikiem nieustannej troski Strzępka o samochód jest stała sprawność techniczna pojazdu i oszczędności mps, które przeciętnie wynoszą 15 l benzyny miesięcznie.

• • •



Kpr. Stecz Bogusław jest mechanikiem samochodowym plutonu naprawczego. W swoim pododdziale znany jest jako zdyscyplinowany, pracowity i obowiązkowy mechanik. Przeglądy techniczne i naprawy jakie wykonuje ze swoimi pomocnikami zawsze są przeprowadzane dokładnie i starannie. Poza tym kpr. Stecz jest dobrym wychowawcą młodych żołnierzy, którzy przy jego pomocy i pod jego kierownictwem wyrabiają się na wzorowych specjalistów.

• • •



St. szer. Barańskiego Zygmunta, kierowcę samochodu „Warszawa" znają wszyscy żołnierze oddziału. Wyróżnia się on wzorową dyscypliną i dbałością o powierzony mu samochód, który pomimo dużej ilości wyjazdów utrzymuje zawsze w stanie czystym i technicznie sprawnym. Dzięki troskliwej obsłudze i właściwej eksploatacji samochodu st. szer. Barański zaoszczędził w ciągu ostatnich dwóch miesięcy 29 l benzyny.

Oceniając całokształt jego pracy i ugruntowany światopogląd podstawowa organizacja partyjna przyjęła go w poczet kandydatów PZPR. St. szer. Barański pracuje obecnie jeszcze intensywniej nad pogłębianiem wiadomości wojskowych, politycznych i fachowych.

Zdradzono nasz naród

mysłowych — taka właśnie Polska potrzebna była imperialistom. Taka Polska odpowiadała również burżuazji i obszarnikom polskim, którzy pragnęli zaborczej wojny przeciw ZSRR.

W ten sposób już w latach dwudziestych imperialiści zachodni i zaprzedane im obszarniczo-burżuazyjne rządy Polski przygotowywały grunt pod wrześniową klęskę.

• • •

Sanacja przyjęła z zachwytem wiadomość o objęciu władzy przez Hitlera. Mimo że Hitler, nie kryje się w swych publikacjach i otwartych wystąpieniach z planami zaboru ziem polskich i fizycznego wytępienia narodu polskiego, sanacyjni władcy Polski, urzeczeni obietnicami dyplomatów Rzeszy, kuszących perspektywą podziału łupów w wyniku planowanej wspólnie wyprawy przeciw ZSRR, ułatwiają, jak tylko mogą Hitlerowi umacnianie jego pozycji na terenie międzynarodowym.

Polityce zdrady narodowej uprawianej przez sanacyjną klikę na arenie międzynarodowej towarzyszyła — w miarę zacieśniania się współpracy z Hitlerem coraz brutalniej przeprowadzana — faszyzacja kraju.

W swoim artykule **„Doświadczenia dziesięciolecia"** napisanym w 10 rocznicę klęski wrześniowej tow. Bolesław Bierut tak oto charakteryzuje politykę wewnętrzną sanacyjnych rządów bezprawia i terroru:

„Oszustwom w polityce zagranicznej sanacyjnych rządów antyludowych odpowiadały oszustwa, grabież, terror, przemoc w polityce wewnętrznej...

Rząd sanacyjny gromił organizacje robotnicze, zapełniał więzienia najofiarniejszymi bojownikami klasy robotniczej, chłopstwa oraz gnębionych mniejszości narodowych, wprowadził Brześć i Berezę Kartuską na wzór hitlerowskich obozów koncentracyjnych, aby złamać bezlitośnie wolę do walki o prawa mas pracujących. Narzucał narodowi przemocą i oszustwem antyludową konstytucję faszystowską, aby zlikwidować resztki praw i swobód demokratycznych".

13-letnie rządzy piłsudczykowskiej kliki doprowadziły gospodarkę burżuazyjno-obszarniczej Polski do ruiny, pogłębiły nędzę ludu pracującego miast i wsi. Rząd sanacyjny wyprzedawał Polskę kapitalistom zagranicznym i bagnetami granatowej policji gwarantował im prawo do nieskrępowanego, na pół kolonialnego wyzysku. Wszechwładne w kraju kartele i trusty uprawiały sankcjonowaną przez rząd grabież, szeroko rozwierając osławione „nożyce cen" pomiędzy artykułami przemysłowymi a rolnymi, zaostrzając kryzys gospodarczy, zwiększając coraz bardziej ruinę, bezrobocie i głód wśród milionowych rzesz robotników i chłopów.

• • •

W roku 1934 zostaje podpisany pakt polsko-niemiecki i w tym samym roku sanacyjna klika uniemożliwiła przez swoje negatywne stanowisko zawarcie tzw. „paktu wschodniego".

W dwa lata później wojska niemieckie zajmują Nadrenię — opinia publiczna świata jest wstrząśnięta tą pierwszą jawnie wojenną demonstracją wehrmachtu, ale sanacja nie widzi w tym kroku hitlerowskiej Rzeszy nic niepokojącego.

W roku 1936 niemiecki i włoski faszyzm rozpoczyna interwencję w Hiszpanii. Sanacja rozpływa się z zachwytu nad generałem Franco, zaopatruje go w sprzęt i ekwipunek wojskowy, a Polaków, którzy spieszą z pomocą ludowi hiszpańskiemu toczącemu walkę z międzynarodowym faszyzmem — śmiertelnym wrogiem Polski — pozbawia praw obywatelskich.

Wiosną 1938 roku wojska hitlerowskie zajęły Austrię. Sanacyjni wspólnicy i tu ułatwili robotę Hitlerowi. W chwili gdy dokonywał się zabór Austrii, sprowokowany został incydent na granicy polsko-litewskiej. Wrzask: „Wodzu, prowadź nas na Kowno" miał zagłuszyć jazgot czołgów i armat niemieckich wkraczających do Wiednia.

W końcu 1938 roku sanacja bierze u boku Hitlera czynny udział w jego bandyckiej akcji przeciwko Czechosłowacji i żąda odstąpienia Polsce Śląska Cieszyńskiego. Zdradzona przez sojuszników zachodnich Czechosłowacja kapituluje. Tak z pomocą Polski dokonuje się rozbiór ziem czechosłowackich, wstęp do całkowitej likwidacji niepodległości bratniego słowiańskiego narodu.

W marcu 1939 roku cała Czechosłowacja zostaje zagarnięta przez Hitlera. W wyniku tej operacji Polska zostaje wzięta w kleszcze od południa. Ale sanacja nie traci dobrego nastroju. „Polska może nie niepokoić się tym, co zaszło w środkowej Europie" — pisał wtedy jeden z dzienników. „Niemieckie uderzenie pójdzie w innym kierunku, my jesteśmy bezpieczni".

I właśnie w toku „załatwiania" sprawy Czechosłowacji, gdy sanacyjni władcy Polski byli przekonani, iż bliski jest dzień wspólnej z Hitlerem wyprawy przeciw ZSRR, gdy w osobistych spotkaniach i w dyplomatycznych dokumentach natarczywie przypominali doniosłość swych łajdackich usług, by dać do zrozumienia, iż spodziewają się nagrody — wówczas właśnie wybuchła bomba: Hitler zgłasza stare pretensje terytorialne w stosunku do Polski.

(Dokończenie w następnym numerze)

Tak pracują racjonalizatorzy N-tego oddziału



U PRZYSZŁYCH MECHANIKÓW-KIEROWCÓW

Władza ludowa stworzyła sprzyjające warunki do umasowienia ruchu racjonalizatorskiego. Konstytucja Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej gwarantuje szczególną opiekę nad pionierami postępu technicznego, usprawnień i racjonalizacji. W walce o wykonanie zadań produkcyjnych Planu 6-letniego klasa robotnicza daje państwu milionowe oszczędności przez stosowanie pomysłów racjonalizatorskich.

Wraz z narodem żołnierze ludowego Wojska Polskiego pod dowództwem Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego walczą o pomyślną realizację Planu 6-letniego, o dobrobyt i szczęście mas pracujących.

Kierowcy i mechanicy naszego oddziału doceniają ważność zadań, jakie postawiła przed nimi partia i rząd. „Obowiązkiem każdego z Was — powiedział oficer Ledwos na zebraniu żołnierskim — jest stanąć w pierwszych szeregach propagatorów szlachetnego ruchu racjonalizacji i nowatorstwa".

Odpowiedzią na ten apel było zorganizowanie w grudniu 1953 r. Koła Racjonalizatorskiego, którego kierownikiem został oficer Spolnicki.

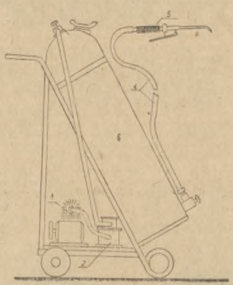


Rys. 1.

Nie znaczy to, że przedtem w naszym oddziale nie było usprawnień, jednak od tego czasu prace w tym kierunku przybrały właściwy charakter. We wszystkich pododdziałach utworzono komisje racjonalizatorskie, które zajęły się propagowaniem tego ruchu wśród żołnierzy, pomogły w trudnych warunkach słowem i czynem, rozpatrywały i klasyfikowały zgłoszone projekty.

Skuteczną metodą pobudzającą żołnierzy do opracowania i zgłaszania projektów racjonalizatorskich jest udekorowana tablica, wywieszona na korytarzu w pododdziale oficera Kolonki (rys. 1), na której umieszcza się wycinki z gazety „Kierowca", dotyczące racjonalizacji. Obok tablicy znajduje się skrzynka, do której elewi składają swoje pomysły racjonalizatorskie i usprawnienia. Na tej samej tablicy wywiesza się również bardzo ciekawe dla żołnierzy-kierowców wskazówki np. o olejeniu silników, o oszczędzaniu paliwa itp.

Pomoc ze strony dowództwa oraz stała kontrola organizacji partyjnej i ZMP-owskiej zrobiły to, że Koło nasze w krótkim czasie osiągnęło tak poważne wyniki, że już w maju 1954 r. można było zorganizować I Wystawę Racjonalizatorską naszego oddziału. Wystawione na niej eksponaty wykonywane były z gorącym pragnieniem wzmocnienia obronności państwa i gotowości bojowej, z chęcią ułatwienia pracy, podniesienia jej wydajności, przyspieszenia wykonania przeglądów technicznych, usprawnienia pracy parkowej stacji obsługi i oszczędności MPS. Nie zapomniano także o wyszkoleniu bojowym i fachowym jak o tym świadczą wykonane schematy i przyrządy, ilustrujące działania poszczególnych zespołów i ułatwiające poznanie i zrozumienie budowy pojazdów mechanicznych.



Rys. 2. Przyrząd do wtłaczania nigrolu do skrzynek biegów i mostów pomysłu kpr. Przymuszały:

1 — sprężarka z silnikiem; 2 — zbiornik powietrza; 3 — butla do nigrolu; 4 — wąż gumowy; 5 — pistolet.

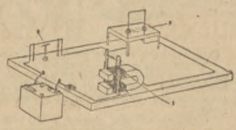
Jednym z najbardziej ciekawych eksponatów zgłoszonych na wystawę był przyrząd do wtłaczania nigrolu do skrzynek biegów i obudowy mostów (rys. 2) konstrukcji kpr. Przymuszały.

Dotychczas w naszym oddziale smary wtłaczane były za pomocą ręcznej tłocznicy o bardzo małej pojemności. Potrzeba było dużo siły fizycznej, a wydajność pracy była mała. Obecnie jeden raz napełniony zbiornik wystarcza na 8 samochodów, a czas ich obsługi wynosi 40 minut. Dopuszczalne ciśnienie butli obliczone jest na 25 atm, ciśnienie zaś robocze wynosi 6 atm.

Innym przedmiotem, który budził zainteresowanie była smarownica konstrukcji również kpr. Przymuszały. Zastosowanie jej przyspiesza prace dokonywane w parkowej stacji obsługi.

Dobrą pomocą naukową jest eksponat st. szer. Rubacha (rys. 3), na którym dokładnie możemy obserwować powstanie pola magnetycznego wokół przewodnika, układanie się linii pola oraz wypychanie przewodnika pod prądem z pola magnetycznego.

Kpr. Reyman usprawnił piec do wulkanizowania dętek. W wykonaniu fabrycznym piec ten z powodu delikatnej konstrukcji uchwytu dociskowego nie spełniał zadania. Odłamywanie, a w najlepszym razie odginanie ramienia uchwytu uniemożliwiało należyte wulkanizowanie. Obecny uchwyt w kształcie mostka (rys. 4) przy zastosowaniu gwintu trapezowego pozwala na dokładne dociśnięcie wulkanizowanych dętek.

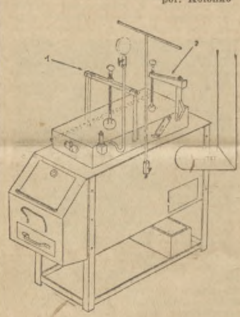


Rys. 3. Schemat przyrządu st. szer. Rubacha:
1 — igła magnetyczna wykazuje kierunek linii pola magnetycznego wokół przewodnika; 2 — przyrząd, który w chwili przepływu prądu pokazuje układanie się linii pola magnetycznego; 3 — wypychanie przewodnika pod prądem z pola magnetycznego.

Z innych eksponatów wyróżnić należy projekt pomocy naukowych elewów: Działuły, Rybaczyka i Hamulewicza oraz wykonanie systemem gospodarczym przez st. sierż. Smykowskiego stołu do frezarki i piły talerzowej.

Wieczorem w dniu otwarcia, odbyło się zebranie, na którym żołnierze zapoznali się szczegółowo z wystawą i jej eksponatami. W dyskusji, czołowi racjonalizatorzy opowiadali o swojej drodze do osiągnięć, o trudnościach, na które napotykali realizując swe usprawnienia oraz o swych zamiarach na przyszłość.

por. Kolenko



Rys. 4. Piec do wulkanizacji dętek samochodowych z ulepszonymi uchwytami pomysłu kpr. Reymana:
1 — uchwyt ulepszony; 2 — stary uchwyt.

PRZED EGZAMINAMI

W szybkim tempie zbliżają się egzaminy końcowe, poprzedzone wzrastającym z dnia na dzień natężeniem nauki i pracy.

W jednym z pododdziałów samochodowych w godzinach nauki własnej jest gwarno. To elewi prowadzą dyskusję na temat budowy i obsługi samochodu Zis-150. Grupa przyszłych młodych specjalistów samochodowych z zainteresowaniem słucha kolegi st. szer. Derdasa Zygmunta, który stara się w jak najprostszy i dostępny sposób wytłumaczyć zagadnienia związane z budową układu zasilania. Chętnie też udzielają pomocy inni przodownicy wyszkolenia i dyscypliny — wykonując swoje podstawowe zadania z ramienia ZMP i organizacji partyjnej.

Wszyscy elewi zdają sobie dokładnie sprawę, że egzaminy końcowe „za pasem" i że należy jak najlepiej ugruntować posiadane wiadomości. Niektórzy zaczynali powątpiewać w swoje siły i możliwości, szukali obiektywnych przyczyn, które by ich usprawiedliwiły przed możliwie słabymi wynikami... ponieważ w tak krótkim czasie potrzeba tyle materiału powtórzyć, aby można było z czystym sumieniem iść przed oblicze komisji egzaminacyjnej. Ale takich jest coraz mniej. Zainteresowali się już nimi organizacja partyjna i ZMP.

Koledzy o większym zasobie wiedzy — przodownicy wyszkolenia i dyscypliny — pomagają z pełnym poświęceniem słabszym. Starają się stworzyć w swych grupach zgrane kolektywy samokształceniowe.

Każdy doskonale rozumie, że po ukończeniu kursu i zdaniu egzaminu staną przed nim poważne zadania do rozwiązywania na nowych samodzielnych stanowiskach, do których trzeba być dobrze przygotowanym. Przyszli tu przecież po to, by uczyć się trudnego, lecz umiłowanego zawodu — specjalisty samochodowego i mają świadomość odpowiedzialności swoich zadań.

Przykład takich przodowników wyszkolenia i dyscypliny jak: st. szer. Rubach Jan, st. szer. Iwanek Jan wpłynie zachęcająco na pozostałych elewów.

Na specjalistów samochodowych z wysokimi kwalifikacjami nie tylko oczekują w wojsku, lecz również w życiu cywilnym przy budownictwie nieustannie rozwijającej się Ojczyzny Ludowej.

Dlatego też dla każdego przodownika wyszkolenia i dyscypliny, każdego elewa okres przedegzaminacyjny musi być egzaminem nie tylko z zasobu wiadomości, lecz również wytrwałości i samozaparcia, sprawdzianem zrozumienia i dotrzymania żołnierskiej przysięgi, okresem maksymalnego wysiłku.

A. W.

Przedstawiamy film



Zgodnie z naszą obietnicą przedstawiamy Wam, Koledzy, film, a właściwie, kilka zdjęć fotograficznych, z wielkiej lubelskiej defilady, w której wśród żołnierzy wszystkich rodzai broni i służb uczestniczyło wielu żołnierzy-kierowców. Przeżyli oni niezapomniane chwile, obserwując radosne manifestacje na cześć 10-lecia Polski Ludowej i biorąc w nich bezpośrednio udział. Ale obserwując zapał i entuzjazm wielotysięcznych tłumów, zgromadzonych w dniu 22 lipca br. w Lublinie, nasi żołnierze-kierowcy również sami potrafili godnie reprezentować służbę samochodową w tych historycznych chwilach. Za ich postawę i ofiarność Szef Służby Samochodowej MON wyraził im już, za pośrednictwem naszego pisma, podziękowanie i życzył dalszych, wspaniałych sukcesów w żołnierskiej służbie. Ale powróćmy, chociaż myślami, do tych niezapomnianych i radosnych chwil, spędzonych przez wielu z nas w Lublinie, gdy defilowaliśmy przed kierownikami Partii i Rządu oraz licznymi gośćmi z Marszałkiem Związku Radzieckiego N. Bułganinem na czele. Oto poniżej widzimy nasz wspaniały sprzęt bojowy, najlepsze na świecie pojazdy mechaniczne, które prowadziliśmy również na defiladzie. W równych szeregach (zdjęcia po lewej) oczekiwały nasze samochody w parkach polowych na moment rozpoczęcia defilady. Niektóre z nich należało jeszcze raz wypróbować i sprawdzić w parku, aby potem — gdy będą już defilować — najmniejsza nawet niesprawność nie zakłóciła porządku i szyków na trasie. Właśnie widzimy, jak kierowcy kontrolują w ruchu działanie gąsienic ciągników artyleryjskich (zdjęcie trzecie od lewej). Na następnym zdjęciu próbną jazdę przy pełnej załodze odbywa samochód Gaz-69. I znowu po zakończeniu prób ustawiły się równo, oczekując na defiladę, nasze wojskowe pojazdy.









PRZODOWNICY WYSZKOLENIA I DYSCYPLINY



St. mar. Iwanek Jan otrzymał na egzaminach przejściowych wynik 4,85. Jest przodownikiem wyszkolenia i dyscypliny, członkiem Zarządu Koła ZMP. Od najmłodszych lat marzył o zawodzie kierowcy, który teraz w wojsku zdobędzie. Pracą i nauką stara się odwdzięczyć dowództwu za umożliwienie mu wyspecjalizowania się w tej służbie.



Kpr. Woźny Franciszek pochodzenia chłopskiego, przodownik wyszkolenia i dyscypliny. Jest wzorowym pomocnikiem d-cy plutonu. Stara się wychować swoich podwładnych na oddanych żołnierzy PRL. Jako członek organizacji ZMP bierze czynny udział w pracy społecznej na terenie swej kompanii.



St. szer. Krzyślak Adam, członek ZMP, otrzymał na egzaminach okresowych wynik 5,00. Jest synem weterynarza z PGR-u i postanowił zdobyć w wojsku nowy zawód. Dzień, w którym rozpoczął służbę w naszym oddziale jest dniem wstąpienia na nową drogę jego życia.



St. szer. Rubach Jan, przodownik wyszkolenia i dyscypliny jest pochodzenia robotniczego. Na egzaminach okresowych osiągnął wynik 4,71. Jest wzorowym dowódcą drużyny, jako członek Zarządu ZMP dużo pracuje społecznie. Wyróżnił się także w dziedzinie racjonalizacji. Skonstruował przyrząd który służy jako pomoc do szkolenia z elektrotechniki.



St. szer. Sobol Józef pochodzenia chłopskiego jest członkiem ZMP i przoduje we wszystkich dziedzinach żołnierskiej służby. Zdobyty zawód kierowcy zawdzięcza ludowemu Wojsku Polskiemu toteż swą nienaganną służbą stara się odwdzięczyć ludowej Ojczyźnie.

W TROSCE O sprzęt czołgowy

Systematyczna obsługa układu olejowego wozów bojowych w znacznym stopniu przyczynia się do przedłużenia okresu użytkowania silnika.

Wiadomo, że silniki „Diesla" pracują przy znacznym obciążeniu jednostkowym i wysokiej temperaturze, dlatego olej łatwo jest poddatny zmianom fizyko-chemicznym: tym właściwie tłumaczy się niedługi okres służby oleju silnikowego, ustalony dla naszych silników czołgowych.

Układ olejowy może pracować normalnie tylko wtedy, jeśli podczas eksploatacji silnika będą przestrzegane zasadnicze wymagania dotyczące układu olejowego, to znaczy: stosowanie odpowiedniego oleju dla danego silnika, regularne dopełnianie ubytku oleju w układzie, a w czasie eksploatacji zwracanie uwagi na jakość oleju i dokonywanie wymiany w odpowiednim czasie.

Pogorszenie jakości oleju można poznać po zmianie koloru; świeży olej wlany do układu olejowego po upływie 3—5 m/godz. staje się znacznie ciemniejszy. Najbardziej niebezpieczne są twarde zanieczyszczenia, które dostając się razem z olejem na trące powierzchnie powodują szybsze zużycie silnika i skracają tym samym jego międzynaprawczy okres.

Dla zatrzymania mechanicznych zanieczyszczeń w układzie olejowym jest ustawiony filtr olejowy, przez który przetłacza się wszystek olej, przeznaczony do smarowania trących się powierzchni. Filtry ustawione na naszych wozach zapewniają oczyszczenie oleju przy właściwej obsłudze filtru.

Ażeby pokazać jaką rolę odgrywa filtr olejowy, przytaczam przykład:

Podczas jednej z prób dwa silniki pracowały w jednakowych warunkach z tą tylko różnicą, że na jednym z nich był zdjęty filtr olejowy.

Po 15-tu godzinach pracy pod obciążeniem zostały zdemontowane łożyska ślizgowe w obu silnikach. Na silniku pracującym bez filtru olejowego łożyska ślizgowe były wytarte, stan oleju wyglądał tak, jakby silnik ten przepracował już na tym oleju 100 m/g., natomiast łożyska ślizgowe na silniku, który pracował z filtrem oleju były w najlepszym stanie. Stąd wniosek, że należy zwrócić baczną uwagę na pracę filtru.

Przy wymianie oleju, którą przeprowadza się przy pierwszym i drugim przeglądzie, należy spuścić z układu przepracowany olej, wlać 20—35 litrów świeżego oleju ogrzanego do 40—60° C i uruchomić silnik na 3 minuty, po czym ponownie spuścić olej; daje to możność oczyszczenia wkładu od zanieczyszczeń pozostałych w nim (w wale korbowym, przewodach i zbiornikach). Następnie należy przemyć filtr olejowy; w tym celu trzeba odkręcić ściągającą śrubę i kolejno wyjąć elementy filtrujące razem z pierścieniami uszczelniającymi.



Pomoc kolegi ułatwia mniej doświadczonym kierowcom pracę przy sprzęcie. Na zdjęciu: kpr. Nosidło dzieli się swym doświadczeniem z młodszym kolegą szer. Wróblewskim.

Włożyć elementy filtrujące do wanienki napełnionej naftą lub olejem gazowym i przemyć każdy z osobna; dla lepszego oczyszczenia należy przemywać każdy element filtrujący w dwóch wanienkach. Przy montażu filtru należy zwrócić uwagę na prawidłowość ustawienia gumowych pierścieni.

W wypadku gdy filtr olejowy nie będzie przemyty na czas, może zaistnieć moment, kiedy różnica ciśnień do i po filtrze jest tak wielka, że spowoduje otwarcie zaworu przepustowego i nieoczyszczony olej będzie dostawał się do silnika, co może przyczynić się do zatarcia silnika. Dlatego też należy sprawdzić czy nie ma zanieczyszczeń pod kulką zaworu przepustowego (co spowoduje stałe otwarcie zaworu).

Po każdym przemyciu układu sprawdzić należy umocowanie filtru, przewodów olejowych i w razie potrzeby usunąć nieszczelności.

mjr. Cz. Lipka

Wzorowo troszczą się o sprzęt bojowy



Czy wiecie dlaczego ten racjonalizator ma tak radosny uśmiech? Otóż jest on współbudowniczym widocznego na zdjęciu trenażera przenośnego, który wykonany został z różnych zbieranych części i złomu użytkowego. Trenażer ten, łatwy w obsłudze i prosty w budowie, ułatwia szkolenie mechaników-kierowców z zakresu prowadzenia wozów i współdziałania poszczególnych części i zespołów czołgu. Dlatego na wystawie racjonalizatorskiej N-tego oddziału wzbudzał on powszechne zainteresowanie. Racjonalizatorzy st. szer. Statucki i st. szer. Grajkowski, którzy go wykonali, cieszą się, że potrafili usprawnić szkolenie młodych mechaników-kierowców i wzbogacili salę motoryzacyjną oddziału o nowy cenny eksponat.

* * *

Do czasu wystawy racjonalizatorskiej ściąganie obręczy z kół samochodowych w N-tym oddziale odbywało się bardzo prymitywnym sposobem.

Bomb. Łukasik i kpr. Rusił, których widzimy na zdjęciu niżej, z wielkim zapałem zabrali się do realizacji projektu oficera Nafalskiego, który zaproponował wykonanie pomysłowego, prostego i łatwego w obsłudze ściągacza obręczy z kół samochodowych. Przyrząd ten składa się z głównej śruby wyciągowej z płaskim gwintem, zakończonej od spodu łożyskiem z płytką zaporową i nakrętki, do której przyspawane są trzy wsporniki oparte swymi podstawami o oponę.

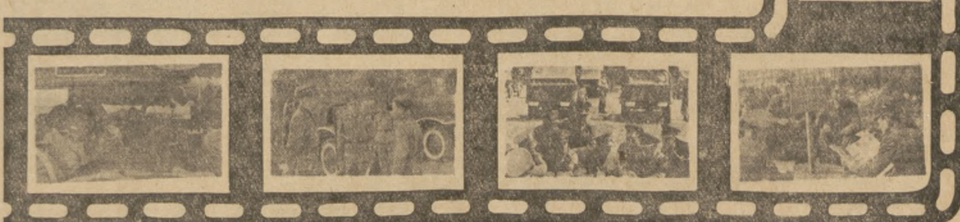
Przyrząd ten, zanim się znalazł na wystawie racjonalizatorskiej, zdał już egzamin pracując w parkowej stacji obsługi. Poza tym, jak to już zrobiono, może go łatwo i prędko wykonać z odpadków każdy pododdział.



z wielkiej defilady

W dalszym ciągu naszego filmu przyjrzyjcie się, Koledzy, sobie samym. Może widząc się w parku polowym, gdy z biciem serca oczekiwaliśmy na moment wyruszenia na trasę defilady, niejeden z nas jeszcze mocniej utrwali w swej pamięci te piękne chwile. I przypomnimy sobie, że sowicie opłacił się trud włożony w przygotowanie pojazdów mechanicznych na ten pamiętny dzień, gdyż rzeczywiście wykazały one na ulicach Lublina swą pełną sprawność techniczną i gotowość bojową. Wielu z nas przyrzekło sobie wtedy, że taką sprawność i gotowość nasze pojazdy mechaniczne posiadać będą zawsze, w każdej, najtrudniejszej nawet, sytuacji i wypełnią każde postawione przed nami zadanie. A teraz spójrzcie, Koledzy, na zdjęcia poniżej: Oto, pomimo doskonałego stanu swego pojazdu, wzorowy kierowca szer. Jan Dulęba jeszcze raz z uwagą sprawdza działanie hamulców hydraulicznych (zdjęcie pierwsze od lewej). Stanem technicznym samochodów, oczekujących defilady, interesują się żywo wyżsi oficerowie naszej służby. Właśnie widzimy (zdjęcie drugie od lewej) jak oficer Wasilewski odbiera raport dowódcy pododdziału samochodowego i z uwagą wysłuchuje szczegółów dotyczących poszczególnych pojazdów. Na następnym zdjęciu grupa kierowców otoczyła przedstawiciela naszej redakcji. Żołnierze-kierowcy opowiadają o swej pracy i służbie w dniach poprzedzających wyjazd do Lublina oraz opisują ostatnie przygotowania. Jest i chwila wytchnienia (zdjęcie czwarte od lewej). W palarni przy papierosie można sobie spokojnie porozmawiać w gronie kolegów. — Czy pamiętacie — pyta oficer Kulesza — jak rozdawałem Wam barwne, świąteczne numery „Kierowcy"? Jeżeli nie, to popatrzcie na ostatnie zdjęcie naszego filmu a przypomnicie sobie napewno. (Strz.)





NOCNA JAZDA po bezdrożach

O ile prowadzenie samochodów w kolumnie lub pojedynczo w nocy zostało już przez ogół kierowców w toku szkolenia na obozach letnich opanowane, to nocna jazda po bezdrożach jest jeszcze dla większości ćwiczeniem trudniejszym do opanowania. W artykule niniejszym postaram się omówić mniej znane momenty, zapewniające sprawne wykonanie zadania w trudnych warunkach terenowych nocą.

MASKOWANIE POJAZDÓW

Twierdzenie, jakoby maskowanie pojazdów w czasie nocnych marszów jest przesadną ostrożnością, ponieważ sama noc już dostatecznie osłania przed powietrzną i naziemną obserwacją nieprzyjaciela jest niczym nie uzasadnione. Maskowanie pojazdów przed wykonaniem nocnego zadania musi być przeprowadzone przez kierowcę z nie mniejszą dokładnością niż w dzień. Samochód, względnie inny pojazd, musi być po zamaskowaniu łudząco podobny do kępy krzewów na tle horyzontu; więc nie tylko jego powierzchnię trzeba przykrywać drobnymi gałązkami czy kępami trawy, ale należy także zdeformować jego regularny kształt przez umocowanie na nim większych, bardziej rozłożystych gałęzi. Wielką usługę mogą tu oddać siatki maskujące, upodabniające pojazd po odpowiednim ich rozpięciu do małego wzniesienia w terenie. Mówię, oczywiście, o maskowaniu samochodów na postoju, podczas przerwy w marszu i w czasie alarmu lotniczego, gdy lotnik nie zauważył jeszcze kolumny. W razie wykrycia kolumny przez lotnictwo nieprzyjacielskie na skutek użycia środków oświetlających, kierowcy wyprowadzają pojazdy z rejonu oświetlonego, odjeżdżając, o ile to możliwe, w miejsca zadrzewione lub ukrywając je w nierównościach terenu. Zbytnie „rozsypanie" kolumny w nieznanym terenie nocą jest dość ryzykowne, ponieważ grozi ugrzęźnięciem pojazdu, wjechaniem w dół lub poważniejszą katastrofą.

ROZPOZNANIE I PRZYGOTOWANIE TRASY MARSZU

Rozpoznanie, znakowanie i przygotowanie trasy nocnego marszu najlepiej przeprowadzać o zmroku, ponieważ pewne elementy ułatwiające marsz po bezdrożach, przygotowane w ciągu dnia, mogą być wykryte przez nieprzyjacielskie lotnictwo i tym samym zdradzić marsz kolumny w nocy.

Wyjeżdżając na rozpoznanie trasy zabieramy z sobą potrzebną ilość bielonych strzałek do znakowania drogi marszu, wapno oraz kilkadziesiąt metrów bielonej liny względnie drutu. Samochodem udającym się na rozpoznanie trasy marszu jadą również żołnierze wyznaczeni do pełnienia służby regulacji ruchu. Wybierając teren, po którym pojadą samochody, należy zwrócić szczególną uwagę na jego falistość i zadrzewienie, gdyż są to warunki sprzyjające maskowaniu kolumny przed obserwacją naziemną w czasie marszu. W miarę możności należy wymijać strome wzniesienia i spadki, które w nocy mogą



przysporzyć wiele kłopotu i opóźnić wykonanie zadania. Podczas jazdy w terenie należy zasadniczo omijać wszelkie niepewne lub budzące zastrzeżenie odcinki terenu, nawet kosztem dłuższych, ale za to równych i twardych objazdów. Strzałki, które zabraliśmy z sobą, będziemy ustawiali na otwartych płaszczyznach w terenie, gdzie w nocy łatwo zmylić kierunek. Głazy, kamienie, lub pnie ściętych drzew; o ile nie dadzą się usunąć, bielimy zabranym wapnem, tak by w nocy były widoczne i mogły być wyminięte przez kierowców. Na zadrzewionych odcinkach terenu, trasę marszu wyznaczamy białą liną względnie drutem przeciągniętym na gałęziach drzew, na wysokości lewej bocznej szyby samochodu. Kierowcy nie wolno stracić z oczu liny dopóty, dopóki nie minie zarośli. Dalszy kierunek marszu wskażą mu znów strzałki.

Posterunki regulacji ruchu należy wystawiać przy mostach, przejazdach kolejowych, podmokłych odcinkach terenu itp.

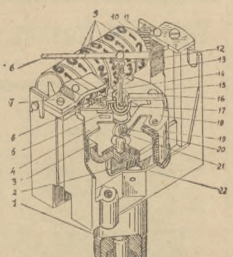
Ostatni samochód kolumny, o ile trasa nie jest przewidziana do marszu następnych kolumn — zabiera strzałki, linę oraz żołnierzy służby regulacji ruchu.

DYSCYPLINA MARSZU

Ścisłe przestrzeganie wszelkich wskazówek i zaleceń udzielonych kierowcom przez dowódcę kolumny, jak również przestrzeganie dyscypliny marszu, zapewni sprawne i szybkie wykonanie zadania. Nie może być wypadków zjeżdżania pojazdu z wyznaczonej trasy na pozornie łatwiejsze objazdy. Utrzymanie przepisowych odległości miedzy pojazdami w znacznym stopniu ułatwia pomalowanie krawędzi skrzyni ładunkowej białą farbą; uniemożliwi to nadmierne rozciąganie się kolumny, co w nocy, w nierównym terenie, utrudnia dowodzenie. Obowiązujący kierowców zakaz używania świateł musi być surowo przestrzegany. Podczas przejeżdżania przez lasy o gęstym i wysokim podszyciu, poza poprzednio omówionymi ułatwieniami w utrzymaniu kierunku marszu, pomocnik kierowcy względnie jeden z wyznaczonych żołnierzy, powinien iść pieszo przed samochodem, w celu uniknięcia najechania na pień lub inną przeszkodę terenową ukrytą w wysokiej trawie. W razie napotkania przeszkody, samochód należy zatrzymać. Kierowca wysiada, rozpoznaje teren i dopiero potem kontynuuje marsz.

por. Stefan Kubiak

RYSUNEK DO ARTYKUŁU
OBSŁUGA SZYBKOŚCIOMIERZA



Mechanizm szybkościomierza SP—15, samochodu Gaz-51.
1 — wałek; 2 — ślimak; 3 — magnes stały; 4 — cewka; 5 — sprężyna spiralna; 6 — kątownik; 7 — mostek; 8 — strzałka wskaźnika szybkości; 9 — wsporniki kółek; 10 — bębenek początkowy; 11 — koło zębate; 12 — śruba; 13 — ślimak; 14 — oś cewki; 15 — wałek; 16 — wspornik; 17 — tuleja; 18 — wspornik łożyska; 19 — osłona żelazna (magnetyczny ekran cewki); 20 — łożysko; 21 — opora; 22 — koło zębate.

Na WSZYSTKO jest RADA

OBSŁUGA SZYBKOŚCIOMIERZA I LICZNIKA KILOMETRÓW

Szybkościomierz i licznik przebytych kilometrów (rys.), jak i każdy mechanizm samochodu, wymaga odpowiedniej obsługi (zwłaszcza latem podczas upałów), która polega na wykonaniu następujących czynności:

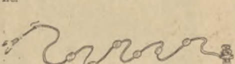
Po przebiegu przez samochód 10 — 15 tys. km zdejmujemy giętki wałek i przemywamy naftą lub benzyną linkę i osłonę. Po przemyciu linkę trzeba nasmarować, nakładając na nią cienką warstwę gęstego smaru marki NK-30. Smar ten nie działa chemicznie na stal, nie wycieka przy temperaturach do $+ 60^{0}$ i nie krzepnie przy temperaturze minus 40°C.

Jeżeli wałek szybkościomierza nie jest rozbieralny, to znaczy, że linka nie wyjmuje się z osłony, wówczas smar podajemy do osłony za pomocą ręcznej tłocznicy naciskowej. Końcówkę, za pomocą której osłonę przymocowuje się do szybkościomierza nie należy napełniać smarem, który w razie dostania się do mechanizmu przyrządu może uszkodzić szybkościomierz. Giętki wałek układamy tak, aby nie miał ostrych załamań. Załamania o promieniu mniejszym niż 120 mm są niedopuszczalne, gdyż niszczą linkę. Wałek dobrze umocowujemy chomątkami. Z początku przyłączamy do szybkościomierza górny koniec wałka, po czym obracamy ręką wolny koniec linki. Przy obracaniu nie powinno się wyczuwać żadnych zacięć. Przy gwałtownym obrocie w kierunku przeciwnym kierunkowi obrotów wskazówek zegara wskazówka szybkościomierza powinna się odsunąć od podziałki zero na skali, a następnie wrócić. Dopiero potem przyłączamy do skrzynki biegów dolny koniec wałka. Linka przy tym musi mieć nieznaczny podłużny luz, w przeciwnym bowiem razie będzie obracać się nierównomiernie; pociągnie to za sobą te same skutki co przy załamaniu giętkiego wałka pod ostrym kątem.

Po przebiegu 25 tys. km, szybkościomierz zaleca się zdejmować i za pomocą pincetki lub płaskich szczypców wyjąć tłoczony mosiężny korek wciśnięty w otwór szybkościomierza. Do tego otworu przy składaniu przyrządu wkłada się knot nasycony olejem wazelinowym. Knot trzeba wyjąć, przemyć naftą lub benzyną, obficie nasycić olejem wazelinowym i włożyć do otworu. Latem, podczas upałów, dodajemy smaru nie czekając na przebieg 25 tys. km tylko wcześniej, gdy spostrzeżemy, że strzałka szybkościomierza podczas ruchu samochodu drga, a giętki wałek zaczyna stukać.

USPRAWNIAJMY SWĄ PRACĘ

Utrzymanie pojazdu mechanicznego w czystości zależy w dużej mierze od dokładnego umycia. Łatwo powiedzieć, lecz trudniej wykonać, gdy wąż gumowy bywa poprzecierany i nawet szczelnie sklejony przecieka. Skutek: słabe ciśnienie wody w związku z czym na usunięcie brudu i błota tracimy o wiele więcej czasu, a dokładne umycie pojazdu jest utrudnione.



Ażeby przedłużyć okres używania gumowego węża, należy o niego dbać i odpowiednio zabezpieczyć przed przecieraniem się podczas mycia pojazdu.

W tym celu trzeba wytoczyć na tokarni kilkanaście kul drewnianych, i wywiercić w nich otwory odpowiadające wymiarom zewnętrznej średnicy węża. Drewniane kule „nawlekamy" na węża, rozmieszczając je w równych odległościach.

Teraz kierowca myjąc pojazd i przechodząc podczas tej pracy do przodu lub tyłu pojazdu, nie ciągnie węża bezpośrednio po ziemi czy cemencie, a przesuwa na kulach wskutek czego przetarcie się lub przebicie go szkłem jest wykluczone.

Po ukończeniu pracy, należy usunąć z przewodu pozostałą wodę i równo nawinąć węża na dużą drewnianą szpulę.



mniejsze tarcie – lepsza praca SAMOCHODU

Tarcie występujące między częściami samochodu znajdującymi się w ruchu (między wałem korbowym a panewkami oraz pierścieniami tłoka a cylindrami itd.) pochłania znaczną ilość mocy wytwarzanej przez silnik. Wystarczy powiedzieć, że na pokonanie tarcia w samochodzie tracimy około 15% całej ilości paliwa. Widzimy więc, jak drogo kosztuje nas tarcie i jak poważnym zagadnieniem jest walka o jego zmniejszenie.

Szkodliwe działanie tarcia w pracy mechanizmów zostało oddawna zaobserwowane i rozpoznane. Początkowo wyrazem dążności do jego zmniejszenia było tylko wprowadzenie między trące się powierzchnie tłuszczów smarnych. Jednakże wraz z rozwojem techniki i budową bardziej złożonych i szybkobieżnych mechanizmów do walki tej trzeba było wprowadzić jeszcze inne, bardziej racjonalne metody. Najpoważniejszym z tych środków jest przede wszystkim odpowiedni dobór materiałów na części trące się i w ten sposób stworzenie takich warunków, przy których tarcie będzie najmniejsze. Np., jak wykazały badania i doświadczenia, tarcie między dwoma różnorodnymi metalami jest mniejsze, niż między jednorodnymi. Wytłumaczyć to można w ten sposób, że siły przyczepności cząstek metali różnorodnych są mniejsze niż jednorodnych.

Poważnym osiągnięciem na tej drodze było odkrycie przeciwciernych stopów łożyskowych, charakteryzujących się tym, że przy ruchu po stali mają one bardzo mały współczynnik tarcia, dobrze docierają się tzn. przyjmują kształt współpracującej części, stosunkowo mało tę część zużywają i mają przy tym dostateczną wytrzymałość, aby wytrzymać obciążenie. Należą do nich brązy i tzw. stopy białe.

Brązy stanowiące stopy miedzi z cyną, cynkiem i ołowiem, stosuje się na części przenoszące duże naciski przy niewielkiej szybkości ruchu (tulejki główek korbowodów, tulei tłoków itp.). Na panewki łożysk głównych i korbowodowych silników wysokoprężnych stosuje się brązy ołowiowe, zawierające średnio około 30% ołowiu i 70% miedzi.

Wadą brązów wszystkich rodzajów jest duża twardość, skutkiem czego silnie zużywają się czopy wału.

Na panewki łożysk silników gaźnikowych stosuje się cynowe i niskocynowe stopy łożyskowe. Składają się one z cyny, antymonu i miedzi; niskocynowe przede wszystkim z ołowiu i niewielkiej ilości (około 10—15%) cyny, antymonu, miedzi, kadmu lub telluru.

Dążność do dalszego zmniejszenia tarcia i zużycia części wyraziła się w wprowadzeniu łożysk tocznych, w których tarcie ślizgowe między pracującymi powierzchniami zastąpione zostało tarciem toczenia między stalowymi dokładnie obrobionymi kulkami lub rolkami i pierścieniami stalowymi. Straty na tarciu w łożyskach tocznych są 20—30 razy mniejsze niż w łożyskach ślizgowych.

Stworzenie przeciwciernych materiałów i łożysk tocznych odegrało ogromną rolę w walce z tarciem. Oczywiście ani najlepszy materiał przeciwcierny, ani najlepsze łożysko toczne nie może pracować w warunkach tarcia suchego, tzn. bez smaru, gdyż energia tracona na pokonanie suchego tarcia zamienia się w ciepło, szybko nagrzewa łożyska i niszczy je. Okres użytkowania i sprawność mechanizmu znacznie wzrasta, jeśli stosowane jest prawidłowe smarowanie.

Troska o czystość olejów pracujących w zespołach samochodu, uzupełnianie jego ilości do wymaganego poziomu, dbałość o dobrą jakość filtrów olejowych, okresowa wymiana oleju połączona z przepłukaniem układu smarowania, stosowanie gatunków olejów odpowiednio do pory roku itd., to wkład kierowcy w walkę o zmniejszenie tarcia, o większą sprawność poszczególnych zespołów, o lepszy stan techniczny powierzonego mu samochodu. Lekceważenie tych nakazów i pomniejszanie ich roli prowadzi do przyspieszonego zużycia części poszczególnych zespołów samochodu. Przynosi więc jeszcze większe szkody niż tarcie, z którym walczymy.



Wprowadzenie w układ smarowania filtru dokładniej filtracji oleju podnosi ogólną sprawność silnika. Pamiętaj o spuszczaniu z niego osadu i wymianie wkładu filtrującego.

SMAROWANIE instalacji elektrycznej

Prawidłowa obsługa instalacji elektrycznej zapobiega w znacznym stopniu możliwości uszkodzeń poszczególnych jej elementów i nieprzewidzianych przestojów samochodu w drodze. Jedną z czynności składających się na obsługę urządzeń instalacji elektrycznej jest ich smarowanie. Dotyczy to, oczywiście, tylko zespołów wymagających smarowania dla swej normalnej pracy. Przede wszystkim odnosi się to do prądnicy. Łożyska wałka twornika prądnicy pracują przy niewielkich stosunkowo obciążeniach. Przy przeglądzie technicznym Nr 1 w smarowniczkę każdego łożyska należy wprowadzić po 6—8 kropli oleju stosowanego do smarowania silnika.

Bardziej obciążone są łożyska wałka wirnika rozrusznika, pracują one jednak z długimi przerwami. W większości typów samochodów smaruje się je podobnie jak łożyska wałka prądnicy. Niezależnie od tego przy każdym przeglądzie technicznym Nr 3 należy rozrusznik zdjąć, oczyścić i posmarować cienką warstwą smaru powierzchnie części mechanizmu włączenia kółka zębatego (wałek wieloklinowy, kółko zębate, tuleja sprzęgła rolkowego lub przeguby mechanizmu napędu).

Łożyska wałka rozdzielacza w samochodach dzisiejszej produkcji smaruje się za pomocą kapturowych smarowniczek, które napełnia się towotem. Ponieważ obciążenie wałka rozdzielacza jest niewielkie, można ograniczyć się do smarowania go przy przeglądzie technicznym Nr 2.



Rys. 2. Podczas przeglądu technicznego instalacji należy pamiętać o smarowaniu łożysk prądnicy oraz garbów i młoteczka przerywacza

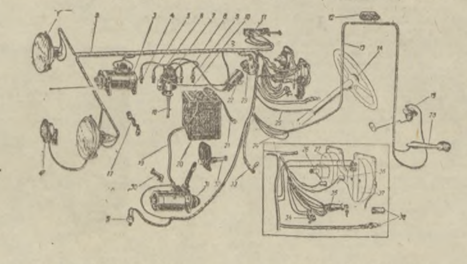
W tym celu należy obrócić każdorazowo kapturek smarowniczki o pół obrotu w prawo.

Oś młoteczka przerywacza i knot pod palcem rozdzielczym należy smarować (Lublin, GAZ-63, Warszawa) także przy przeglądzie technicznym Nr 2 puszczając na knot i na oś 1—2 krople oleju stosowanego do silnika. Trzeba przy tym zwracać uwagę, by olej nie dostał się na powierzchnię styków przerywacza.

Przy użytkowaniu samochodu w terenie falistym, części te zaleca się smarować przy przeglądzie technicznym Nr 1. Obowiązkowemu smarowaniu podlegać muszą również garby przerywacza. Zapobiega to wzrostowi tarcia i zużycia tak samego garbu, jak też tekstolitowej dźwigienki młoteczka. Warstwa smaru na powierzchni garbu powinna być bardzo cienka, w przeciwnym razie styki mogą ulec zanieczyszczeniu smarem. Garby przerywacza smaruje się wazeliną techniczną podczas przeglądu technicznego Nr 2.

Przed smarowaniem poszczególnych części rozdzielacza należy dokładnie i bardzo ostrożnie przetrzeć je czystą szmatką, aby usunąć kurz.

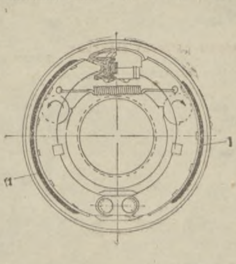
Zaciski akumulatora pokrywają się zwykle tlenkami, dlatego też przy każdym przeglądzie technicznym Nr 2 trzeba je sprawdzać i w razie stwierdzenia utlenienia odłączyć od nich przewody, oczyścić do połysku same zaciski jak i końce przewodów, zamocować przewody i posmarować zaciski i sworznie biegunowe wazeliną techniczną. Mostki akumulatora należy również pokryć cienką warstwą wazeliny.



Rys. 1. Schemat instalacji elektrycznej. Przy smarowaniu instalacji elektrycznej pamiętaj o prądnicy (3) rozdzielaczu (7) rozruszniku (31) i zaciskach akumulatora (20).

Czytelnicy piszą – REDAKCJA ODPOWIADA

St. szer. Rybka Zygmunt pisze, że od pewnego czasu zauważył, że samochód jego po naciśnięciu w odpowiedniej chwili na pedał hamulca zatrzymuje się na przestrzeni dłuższej aniżeli być powinno. Mechanik orzekł, że jest to skutek zużycia okładzin szczęk hamulcowych i zdał samochód do warsztatu.



Hamulce przedniego koła samochodu GAZ-63

1 — okładzina cierna szczęki

Chciałby wiedzieć, co mogło spowodować tak szybkie zużycie okładzin.

Jeżeli przejechaliście na swoim samochodzie ok. 20000 tys. km, to zużycie jest normalne, jeżeli natomiast okładziny zużyły się wcześniej, mogło to powstać dlatego, że często i niepotrzebnie hamowaliście, za szybko jeździliście wskutek czego przed zakrętem lub zauważoną przeszkodą trzeba było gwałtownie hamować. Mogło to także powstać dlatego, że szczęki hamulcowe były źle wyregulowane i jadąc, nie zwróciliście uwagi, że ocierają się one o bębny hamulcowe; pedał hamulca mógł nie mieć luzu. Może jeździliście po piasku, który dostał się do bębnów hamulcowych.

W celu więc uniknięcia tego na przyszłość musicie ograniczyć używanie hamulców do najniezbędniejszych tylko przypadków, czyli jeździć ostrożnie, zawczasu zwalniać przed zakrętami lub przeszkodami, a pełną szybkość rozwijać tylko wtedy, gdy droga jest wolna i widoczna na dużej przestrzeni. Przy zjeżdżaniu z długiego łagodnego spadku nie wyłączajcie biegu, a zjeżdżając ze stromego spadku — włączajcie zawczasu niższy bieg. I wreszcie, co jest też bardzo ważne, dbajcie o hamulce, utrzymujcie je w czystości i w dobrym stanie technicznym.

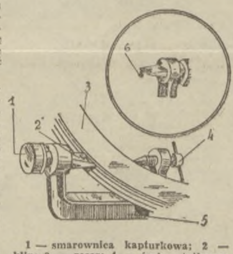
— ★ —

Przyrząd do smarowania resorów

Aby wprowadzić smar między pióra resorowe, należy podnośnikiem podstawionym pod ramę unieść samochód, osłabić lub zdjąć jarzma resoru i zluźnić główną śrubę (w tych resorach, w których ona istnieje) o tyle, aby między końcami piór ukazały się szczeliny. Następnie trzeba starannie przemyć pióra naftą i wprowadzić smar do szczelin między piórami.

Dla rozsuwania piór służy specjalny przyrząd, stosowany w radzieckich parkach samochodowych składający się ze ścisku śrubowego, którego jeden koniec zaopatrzony jest w klin, a drugi w śrubę ze stożkowym końcem (patrz rysunek). Klin wstawiony do szczeliny między piórami pod naciskiem śruby rozsuwa pióra. Wewnątrz klina znajduje się rowek, w którego zewnętrzny koniec wkręcona jest kapturkowa smarownica; za pomocą tej smarownicy, smar wprowadza się między pióra resorowe.

Do smarowania resorów osłoniętych pokrowcami, w pokrowcu wykonuje się otwór, przez który wprowadza się smar.

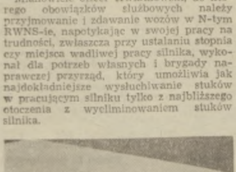


1 — smarownica kapturkowa; 2 — klin; 3 — resor; 4 — śruba stożkowa; 5 — ścisk śrubowy; 6 — smar.

Z WYSTAWY racjonalizatorskiej

Przysłowie „potrzeba jest matką wynalazków" ma również pełne zastosowanie do okoliczności, w jakich zrodził się projekt zbudowania małego prostego przyrządu, który by w warsztatach polowych, jakimi są RWNS-y, umożliwiał jak najdokładniejsze wysłuchiwanie silnika.

Mianowicie oficer Kwiatkowski, do którego obowiązków służbowych należy przyjmowanie i zdawanie wozów w N-tym RWNS-ie, napotykając w swojej pracy na trudności, zwłaszcza przy ustalaniu stopnia czy miejsca wadliwej pracy silnika, wykonał dla potrzeb własnych i brygady naprawczej przyrząd, który umożliwia jak najdokładniejsze wysłuchiwanie stuków w pracującym silniku tylko z najbliższego otoczenia z wyeliminowaniem stuków silnika.



Przyrząd ten, który widzicie na zdjęciu, był wystawiony na wystawie racjonalizatorskiej oddziału. Składa się on z mikrofonu telefonu polowego, do którego została przymocowana tuleja gumowa celem ściślejszego przyłożenia do miejsca wysłuchiwanego silnika, baterii płaskiej o napięciu 4,2 volt i słuchawek czołgowych. Usprawnienie polega na tym, że tuleja gumowa przymocowana do mikrofonu odbiera stuki tylko z najbliższego otoczenia eliminując zupełnie stuki dalsze. Oficer Kwiatkowski oraz członkowie brygady naprawczej są z przyrządu zadowoleni i polecają go swoim kolegom.

Korzystajmy z doświadczeń radzieckich warsztatowców

PRZYRZĄD DO PRZELEWANIA BENZYNY

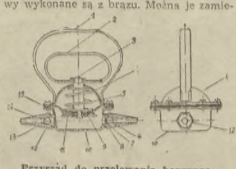
Podczas eksploatacji samochodu kierowca zmuszony jest niekiedy brać benzynę bezpośrednio ze zbiornika samochodu. Dla ułatwienia tej czynności w Związku Radzieckim skonstruowano specjalny ręczny przyrząd, który zasysa benzynę ze zbiornika i przelewa ją do drugiego naczynia. Działanie przyrządu polega na ruchu zwrotno - posuwistym jego przepony.

Podczas ruchu przepony do góry w dolnej przestrzeni przyrządu powstaje podciśnienie. Benzyna ze zbiornika płynie do tej przestrzeni przez króciec wlotowy 8 (patrz. rys.). Zawór ciśnieniowy jest przy tym zamknięty. Przy powrotnym ruchu przepony zawór wlotowy zamyka się, a otwiera zawór ciśnieniowy i benzyna z dolnej przestrzeni przyrządu dostaje się na drogę pompowania.

Korpus przyrządu składa się z dwóch połówek: górnej 4 i dolnej 10. Rękojeść oporowa 1 jest bezpośrednio przymocowana do górnej części korpusu 4 za pomocą spawania lub punktowego spawania elektrycznego. W górnej części korpusu znajduje się cylindryczny otwór, w którym przesuwa się trzon 3. Na gwintowany koniec trzonu nakręca się rękojeść 2, umocowaną w jednej płaszczyźnie z rękojeścią 1. Po nakręceniu rękojeści 2 koniec trzonu punktuje się od strony gwintu. Na drugim końcu trzonu umocowana jest przepona 15 przyciśnięta z obu stron kształtowymi podkładkami 9 i 11.

Między przeponą a górną częścią korpusu od wewnątrz wkłada się na trzon 3 sprężynę 5, która jednym końcem opiera się o kształtową podkładkę 9, a drugim o górną część korpusu przyrządu. Dolna i górna część korpusu są ze sobą połączone gwintem gazowym.

W dolnej części korpusu znajdują się dwa otwory o wewnętrznym gwincie przeznaczone dla dwóch króćców — wlotowego 8 i ciśnieniowego 12 zaopatrzonych w kulkowe zawory. Kulki mogą się przesuwać na pewną odległość, ustaloną ogranicznikami 7 i 14. Króciec wlotowy i ciśnieniowy wykonane są z brązu. Można je zamienić na żelazne pod warunkiem, że w króćcu ciśnieniowym pozostawi się brązową końcówkę, a do króćca wlotowego wprasuje się brązowe gniazdo dla zaworu. Króćce są stożkowe, aby można było wykorzystać węże różnych wymiarów (wewnętrzna średnica węża od 5 do 15 mm).



Przyrząd do przelewania benzyny:
1 — rękojeść oporowa; 2 — rękojeść; 3 — trzon; 4 — górna część korpusu; 5 — sprężyna; 6,13 zawór kulkowy; 7,14 — ogranicznik; 8 — króciec wlotowy; 9,11 — podkładka kształtowa; 10 dolna część korpusu; 12 — króciec ciśnieniowy; 15 — przepona.

Normalna praca przyrządu zależna jest od prawidłowego ustawienia odstępów między zaworami kulkowymi a ogranicznikami (odstępy muszą być w granicach 1,2 — 1,3 mm).

Przyrząd ten może być wykonany w każnym warsztacie lub garażu zaopatrzonym w tokarkę, kuźnię i aparat do elektrycznego spawania.

Przy korzystaniu z przyrządu, po ukazaniu się strugi benzyny z ciśnieniowego króćca, przyrząd opuszcza się niżej poziomu zasysanej benzyny, która potem popłynie pod własnym ciśnieniem.

Próby dowiodły, że przyrząd ten może pracować jako pompa i wypompowywać benzynę ze zbiornika umieszczonego o 1,5 — 2 m poniżej przyrządu. Ponadto może on zastąpić pompę paliwową. W tym przypadku kierowca łączy za pomocą węża króciec wlotowy przyrządu ze zbiornikiem benzyny, a króciec ciśnieniowy z gaźnikiem, który drugim końcem nakłada się na końcówkę wkręcaną w górną pokrywę gaźnika. Po takim połączeniu kierowca, uruchamiając rękojeść przyrządu 3 — 4 razy na minutę może przejechać 40 — 50 km.

NA NOWYCH TRASACH



XII RT

ZANIM ZAGRAŁY MASZYNY

W tych dniach Zakopane zapomniało o górach. Na tematy XII Raidu Tatrzańskiego, który od 6—8 bm. odbywał się w stolicy Podhala mówili wszyscy. Setki osób brało udział w jego przygotowaniu, afisze i transparenty zapowiadały tą najtrudniejszą imprezę raidową w Polsce, a tysiące programów rozsyłano już zawczasu wzdłuż całej trasy. Tymczasem z Warszawy, Łodzi, Kielc, Wrocławia, Krakowa i innych miast zjeżdżali się zgłoszeni uprzednio zawodnicy. Liczba tych, którzy pragnęli wziąć udział w XII RT znacznie przekroczyła zgłoszenia lat ubiegłych. Organizator wybrał jednak tylko najlepszych. W ten sposób zapewniono nie tylko wysoki poziom sportowy imprezy, lecz również sprawne jej przeprowadzenie.

Każdego przybywającego na Raid zawodnika chwytał mocno w swoje tryby skomplikowany mechanizm tej wielkiej imprezy. Biuro zawodów czynne było już od kilku dni. Pracują sekcje wyżywienia, zakwaterowania, transportu, propagandy, prasy. Podręczna stacja CPN wydaje paliwo. Komisja Techniczna Raidu odbiera maszyny zawodników. Od tej chwili aż do startu będą one przebywać pod namiotami w parku maszyn. Wszystko obmyślane, na wszystko jest miejsce i czas.

Tymczasem, gdy już 5 bm. wszystkie 95 motocykli znalazły się w zamkniętym parku maszyn zawodnicy i organizatorzy długą zmotoryzowaną kolumną przejechali do Poronina. Tu tradycyjnie złożony został pod pomnikiem wielkiego Lenina wieniec z biało-czerwonych kwiatów. Ostatnie promienie słońca rzucały długie cienie, gdy zawodnicy opusz-



Przez dwa dni utrzymywał się w czołówce szer. J. Kuroczko (OWKS W-wa), jednak uszkodzenie sprzęgła nie pozwoliło mu ukończyć raidu.

czali Poronin. Ta wspaniała pogoda i uroczy zachód słońca przepowiadały, że — wbrew przewidywaniom — tym razem tradycyjny deszcz oszczędzi uczestników XII RT.

I tak się rzeczywiście stało.

CO BYŁO PO RAZ PIERWSZY

XII RT był chyba pierwszym „bezdeszczowym" raidem w Zakopanem. Przez trzy dni zawodnicy nie widzieli jak to się mówi deszczu na oczy. Ci, którzy pamiętają tradycyjne ulewy raidów tatrzańskich i topili się nieraz w błotnistym terenie, teraz odetchnęli z ulgą. Tymbardziej, że czekała ich po raz pierwszy długa i zupełnie nowa trasa.

Można powiedzieć, że XII RT odbył się pod znakiem wielu zupełnie nowych, po raz pierwszy wprowadzonych elementów. Piękna słoneczna pogoda przyszła oczywiście sama. Ale nowa, nadzwyczaj ciekawa trasę organizator przygotował po wielomiesięcznym badaniu terenu. Po raz pierwszy więc Raid Tatrzański nabrał tak szerokiego oddechu. Jego szlaki wybiegały poza podhalańskie zbocza i poprzez Gorce pięły się na szczyty i przełęcze Sądeckiego i Wysokiego Beskidu. A szlaki te są niemniej trudne i wymagające najwyższego opanowania maszyny niż dotychczas.

Również po raz pierwszy w historii raidów tatrzańskich oczekiwała zawodników tak wielka ilość kilometrów. Prawie 650 km, a z tego ponad 55 proc. jazdy po górskich bezdrożach, tego jeszcze nie było. Toteż wysiłek przeznaczony na pokonanie tak długiej i trudnej trasy został słusznie rozłożony (również po raz pierwszy) na trzy dni.

PRZEZ PKP, PJS, PKC, POC ITD.

Ale wyjdźmy i my na trasę, o której już tyle napisano. Co prawda trudno nam będzie zdążyć za tymi 95-cioma zawodnikami, którzy wystartowali do I etapu z zakopiańskiego stadionu przy ulicy Orkana. Nie zrażamy się tym bynajmniej. Przecież i my byliśmy na odprawie wraz z zawodnikami. Mamy nawet szczegółowe mapy z trasą przygotowane przez organizatorów. Wiemy, że I etap prowadzi krakowską szosą do Rdzawki, a stąd już terenem przez Turbacz do Krościenka i dalej przez Rytro, Wielki Rohacz, aby powrócić do Krościenka i przez Czorsztyn, Niedzicę, Bukowinę i Głodówkę powrócić do Zakopanego. Ogółem 215 kilometrów, w tym 100 km terenu. Trasa wyznakowana doskonale.

Pomimo kamienistego podłoża zawodnicy utrzymują wysokie tempo. Czołówka bez mała z półgodzinnym zapasem czasu przybywa na Punkt Kontroli Czasu w Krościenku. Są jednak i przykre wiadomości. A. Żymirski stoi na trasie z zatartym silnikiem swej BSA. E. Marchliński (CWKS) ma defekt instalacji i również wycofał się z Raidu. Ale jadących radośnie pozdrawiają wczasowicze, młodzież z kolonii letnich i miejscowa ludność. Na postojach tłumy — zainteresowanie ogromne. Cóż z tego. Zawodnicy znowu wjeżdżają w „bezludne" tereny. Tam rozgrywa się najciekawsza walka. Na wąskich i kamienistych ścieżkach, po wijących się w lasach dróżkach, na stromych zjazdach, uskokach i krętych holwegach odbywa się właściwie Raid Tatrzański. Oto na trasie Grywałd — Czorsztyn na szczycie Nadzamcza rozstawiono Punkt Jazdy Stylowej. Wije się wśród drzew wyznakowana chorągiewkami ścieżka, chociaż nie kamienista, lecz i tu pełno jest dziur i korzeni, zaskakujących sytuacji. To właśnie cechuje całą trasę. Próbę jazdy na takim terenie widzieliśmy na tym i kilku następnych PJS-ach. Zadziwił nas spokój i opanowanie większości zawodników; wolno z charakterystycznym balansem ciała pokonywali oni nieprawdopodobnie trudne odcinki. W razie potrzeby, szybkie jak myśl, zwiększenie obrotów silnika — ale jednocześnie sprzęgło wyłapuje najmniejsze szarpnięcia. Błędy PJS-ów liczone w pomocniczych punktach karnych mogą przecież również zaważyć na przegranej.

Tymczasem głównych punktów karnych tj. za opóźnienia na Punktach Kontroli Czasu jest niewiele. Na pierwszym etapie ci wszyscy, którym maszyny „grały" bez zarzutu przybywali przed czasem. Okazało się najwidoczniej, że nie tylko dobra pogoda pomogła zawodnikom, ale i sam... organizator, który dla tak idealnych warunków drogowych ustalił, zbyt luźne czasy przejazdów na trasie.

Podobna sytuacja miała miejsce i drugiego dnia Raidu. I tu pomimo długiej (250 km, w tym 139 terenu) i ciężkiej trasy zawodnicy meldowali się na PKC bez trudności. Taka sytuacja groziła prawdziwą lawiną złotych medali. Radzono już nawet o zmianie czasów na III etapie, gdy tymczasem w nocy z soboty na niedzielę spadł obfity deszcz. Jeszcze przed startem trudno się było zorientować na skutek dużej mgły, jaka będzie pogoda. Dość, że cała trasa porządnie rozmokła. Zdecydowano się więc na łatwiejsze „deszczowe" czasy. Zapowiadana przez organizatora „ogniowa" próba — najcięższy etap z wysokimi przeciętnymi — nie doszedł do skutku. Powtórzyła się sytuacja z dni poprzednich: czasy okazały się zbyt luźne i znaczna część zawodników meldowała się na mecie z 0 pkt. karnych.

LUDZIE XII RT

Jeżeli organizator z dużej ilości zgłoszeń wybrał sobie najlepszych, to z góry można było przewidzieć, że walka na trasie będzie wyrównana. A wyrównana to znaczy i ciekawa. Tak też było istotnie. Gdyśmy rozpatrzyli kolejno cztery kategorie maszyn, w których startowali zawodnicy wśród takiej powodzi asów nie można było wytypować zwycięzców. Do przewidzenia była, oczywiście, walka w klasie 500 ccm Kwiatkowskiego z Szarlem. Przez wszystkie etapy szli oni „łeb w łeb". Jeden pilnował drugiego. Gdy Kwiatkowski przyjeżdżał na PJS, pytał się odrazu jak przeszedł tu Szarle. Z jednej strony lekkość w pokonywaniu terenu (u Kwiatkowskiego) z siłą Szarlego, która bierze wszelkie przeszkody, walczyły ze sobą o lepsze. Tym razem zwyciężył Kwiatkowski z różnicą 1 pkt. gł.

W klasie 350 ccm wśród wyrównanego poziomu zawodników zdecydowanie wyróżniał się J. Paluch (Górnik Bytom), nie tylko niezawodnie pracującą maszyną (tych nie brakowało w tej klasie motocykli), lecz przede wszystkim żelazną kondycją. Ten niezmordowany zawodnik potrafił kilkudziesięcio kilometrowe odcinki kamienistego terenu pokonywać w tak szybkim tempie, na jakie nikt poza nim nie mógł się zdobyć. Dość powiedzieć, że mijał on na trasie zawodników tej klasy jak J. Dąbrowski i J. Kwaśniewski. Ot, po prostu, tak mu się dobrze jechało.

Wśród 45 zawodników klasy 250 ccm zaimponowali nam tym razem najbardziej zawodnicy z krakowskiej Unii Duliński i Walter. Zwłaszcza na I etapie wykazali, że nawet w tak ciężkiej konkurencji potrafią sobie dobrze radzić i zwyciężać. Brak im jednak jeszcze doświadczenia w wieloetapowych raidach i kondycji, która powinna przyjść wraz z doświadczeniem, dzięki częstym startom na raidowych imprezach do MP. Trzeba podkreślić, że walka o prowadzenie była właśnie w klasie 250 ccm bodajże najbardziej zacięta. Coraz to zmieniał się przodownik w tej klasie. Obok doskonałych zawodników wrocławskiej Spójni, jak Płocicki, Stabiński, Śmigielski i Jakubowski, (który spadł na dalsze miejsce na skutek wyłamania się szprych w tylnym kole) jechali zawsze dobrzy: W. Markowski, R. Żurawiecki i Wladich z Budowlanych. Specjalnego pecha do defektów mieli w tej klasie maszyn zawodnicy CWKS. Odpadli na skutek uszkodzenia maszyn najlepsi z nich: S. Rusiniak, Z. Kupczyk, W. Kruk oraz E. Giblewski w klasie 125 ccm. Dziwi nas jednak to, że takie defekty jak uszkodzenia kondensatora czy cewki zapłonowej były powodem wycofania się zawodników CWKS-u z XII RT. Przecież wiadomo, że instalacja elektryczna Jawy często kaprysi, a zawodnikowi nie przedstawia większych trudności posiadanie tego rodzaju części i akcesorii zapasowych. Obowiązkiem każdego kierownictwa sekcji jest natomiast zaopatrzenie w tego rodzaju części wszystkich zawodników biorących udział w tak poważnej imprezie.



Mistrzem odcinków obserwowanych jest wśród motocyklistów wojska st. szer. W. Kruk. Właśnie widzimy go na PJS

Wróćmy jednakże do klasy 125 ccm, w której wystartowało do raidu 28 motocyklistów. Mieliśmy tu na rozkładzie całą sekcję motorową AZS Gliwice w komplecie swych zawodników i maszyn. Nie wszystkim im jednak poszło najlepiej. O ile Grabiański, Markiewicz i Ciążyński uplasowali się w czołówce, to ich koledzy, pomimo dużej pracy włożonej w przygotowanie maszyn, musieli się wycofać z Raidu na skutek defektów. (W. Zaria, miał pęknięcie ramy motocykla na odcinku terenowym). Na wyróżnienie w tej klasie maszyn zasługuje również R. Potocki LPŻ Kielce i F. Kubski LPŻ Warszawa. I oni swoje sukcesy zawdzięczają ogromnej pracy włożonej w przygotowanie swych „setek", których stali się w znacznej mierze konstruktorami.

CI, CO ODPADLI

Podkreślając sukces tych 50 zawodników, którzy w roku bieżącym ukończyli ciężką imprezę, jaką jest zawsze Raid Tatrzański, powiedzmy parę słów o tych, którzy z takich czy innych względów musieli wycofać się z trasy. Płynie z tego nauka na przyszłość, a więc warto pomedytować trochę na ten temat. Najwięcej, jak zwykle zresztą, było uszkodzeń instalacji elektrycznej. W znacznej mierze można było się ratować częściami zapasowymi, których, niestety, zawodnicy nie posiadali. Uszkodzenia zawieszenia i ramy — to następny z kolei powód odpadnięcia zawodników. Tu, oczywiście, teren powodował nadmierne zmęczenie poszczególnych elementów motocykla. Ale cóż? Przecież



Mistrz sportu Wł. Markowski, członek zwycięskiego patrolu, na trasie XII RT.

zawodnicy przychodzili z dużym zapasem czasu na PKC i metę etapów. Czyżby więc nie udało się coś z tego uszczknąć na korzyść ułatwienia pracy i zniwelowania wstrząsów maszyny. Chyba tak. Nawet A. Jakubowski przyznał, że gdyby nie „pędzel" nie poleciałyby chyba szprychy z tylnego koła Jawy. Takich przykładów, różnych upadków i uszkodzeń maszyny, niemiłosiernego rozbijania jej na dziurach było znacznie więcej. Powiedzmy sobie otwarcie — było ich za dużo. Czyżby więc nie należało nieco czasu (tak hojnie, bądź co bądź, ofiarowanego przez organizatora) przeznaczyć na zaoszczędzenie samego sprzętu, pracującego przecież już niejeden sezon w takich warunkach.

DOKĄD PÓJDZIE NAUKA?

Tak zaczynałyby się wnioski płynące z XII RT. Jest ich jednakże nieco więcej. Oprócz zasady: „nie brawurować i oszczędzać maszynę na trasie", wysuwamy: „więcej troski o samego siebie". Widzieliśmy bowiem na trasie zawodników bez skórzanych bluz (chociaż był upał, regulamin jednak obowiązywał). Gorzej, że nie reagował na to organizator, który przecież miał możność ukarania winnych pomocniczymi punktami za dyscyplinę. Chętnie widzielibyśmy również u zawodników ochronne, lekkiego typu kaski na głowę. Tego rodzaju zabezpieczenie wprowadzono już powszechnie za granicą.

Nie powinna również zostać bez echa sprawa kondycji zawodników. Kilku z nich widzieliśmy tak wyczerpanych, że grozić by to mogło poważnymi komplikacjami ich zdrowiu. Wydaje się, że na tego rodzaju imprezę jaką jest Raid Tatrzański nie można zjawiać się bez dostatecznej, wszechstronnej zaprawy fizycznej. I jeszcze raz sprawa sprzętu. Oprócz odpowiedniego przygotowania maszyny nie wolno nam zapominać o najmniejszym drobiazgu, który może się przydać na trasie (nie tylko zabieranie po 5 dętek — bo może to jednak za dużo). Jeżeli natomiast „wysiądzie" coś poważniejszego, to już nie ma na to rady, gdyż, jak wiadomo, nie pierwszej młodości są motocykle większości naszych zawodników. Jest to tak samo siła wyższa jak to, czy będzie padał na RT deszcz i uczyni trasę niemożliwą do przebycia.

Wiele jest jeszcze wniosków, które nasuwają się również pod adresem organizatora. Tym sprawom poświęcimy nieco miejsca w przyszłości. Na razie chodzi o to, aby nauka z trasy XII RT, z górskich ścieżek i lasów nie poszła w... las, ale pozostała z nami i była praktycznie wykorzystana w przyszłości.

Stefan L. Strzałkowski



Na PKC w Krościenku można przez chwilę wypocząć — o ile oczywiście przyjechało się przed czasem. Tak właśnie przyjechał zwycięzca w kl. 500 ccm A. Kwiatkowski (CWKS). Za nim widoczny St. Marusarz również reprezentujący barwy wojska.

Wyniki Raidu

Klasa 125 ccm

1. A Grabiański AZS Gliwice 0 (5,0,30) pkt. — medal złoty;
2. R Potocki LPŻ Kielce 0 (7,0,0) pkt. — medal złoty;
3. F. Kubski LPŻ Warszawa 0 (11,0,0) pkt. — medal złoty.

Klasa 250 ccm

1. R. Żurawiecki Budowlani Gliwice 0 (3,0,0) pkt — medal złoty;
2. H. Płocicki Spójnia Wrocław 0 (7,0,0) pkt. — medal złoty;
3. A. Walter Unia Kraków 0 (9,0,0) pkt. — medal złoty;
4. Z. Duliński Unia Kraków 0 (10,0,0) pkt. — medal złoty;
5. S. Śmigielski Spójnia Wrocław 0 (15,0,0) pkt. — medal złoty;
6. J. Wladich Budowlani Gliwice 0 (10,0,0) pkt. — medal złoty.

Klasa 350 ccm

1. J. Paluch Górnik Bytom 0 (11,0,20) pkt. — medal złoty;
2. W. Filemonowicz CWKS 0 (17,0,0) pkt. — medal złoty;
3. J. Kwaśniewski CWKS 1 (10,0,20) pkt. — medal srebrny.

Klasa 500 ccm

A. Kwiatkowski CWKS 0 (16,0,0) pkt. — medal złoty;
W. Szarle Ogniwo Warszawa 1 (23,0,0) pkt. — medal srebrny;
K. Gargul Górnik Bytom 26 (23,0,0) pkt. — medal srebrny.

Klasyfikacja zespołów o Wieczystą Nagrodę Przechodnią im. K. Jurkowskiego

1. Zespół ZS „Budowlani" w składzie: J. Dąbrowski, Wł. Markowski i R. Żurawiecki 0 (62,0,0);
2. ZS „Spójnia": I. K. Stabiński, Z. Wytrykusz i H. Płocicki — 17 (42,5,15);
3. CWKS: A Górnicki, K. Filemonowicz i Z Malinowski — 19 (52,150).

„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa, Królewska 1, tel 820-30 wew. 38-23
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77, Konto PKO I-91000, Zdjęcia w numerze: WAF, Zakł. Graf. Wyd. MON, W-wa, Zam. 1443 — CW-15137